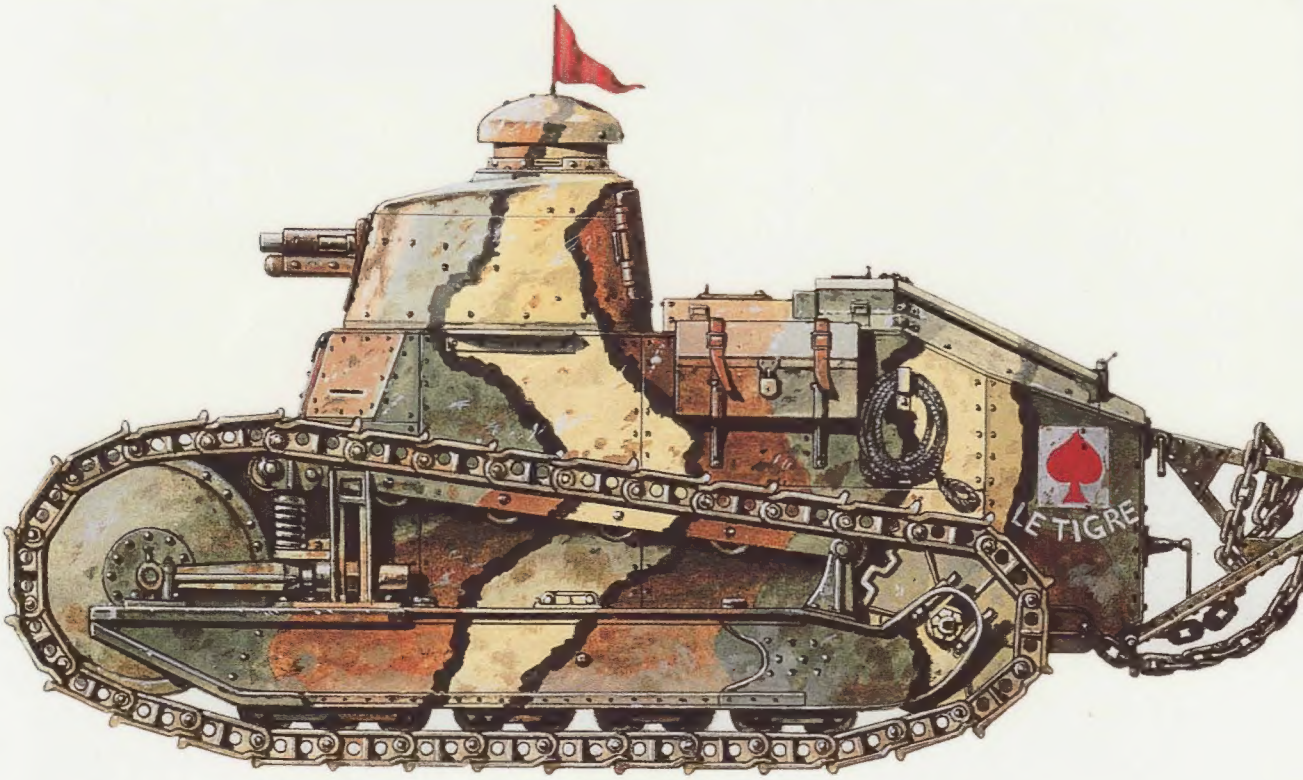
OSPREY MILITARY

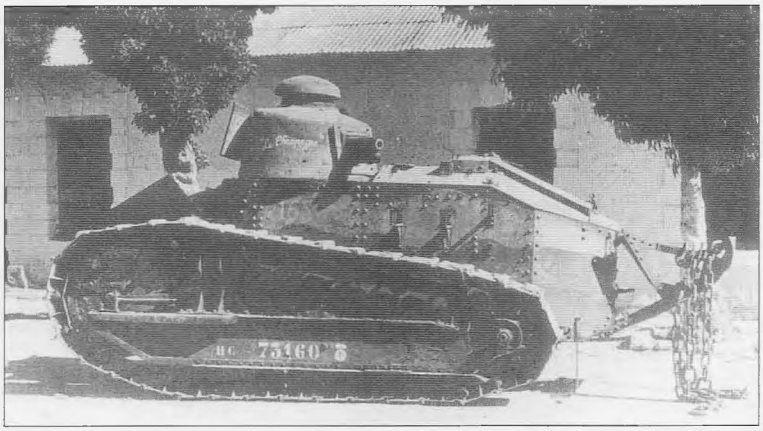
CARROS DE COMBATE 15

EL CARRO LIGERO
RENAULT FT



STEVEN J. ZALOGA PETER SARSON

EL CARRO LIGERO
RENAULT FT



TEXTO:
STEVEN J. ZALOGA

ILUSTRACIONES EN COLOR:
PETER SARSON

OSPREY MILITARY

RBA

Carros de combate n.º 15
El Carro Ligero Renault FT

Edita
RBA Coleccionables, SA
Redacción y administración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscriptores: 902 392 390
Tel. atención al cliente: 902 392 395

Realización
RBA Realizaciones Editoriales, SL
Pérez Galdós 34, 08012 - Barcelona
Edición: Ignasi Borbonet
Asesoría técnica: Juan Antonio Guerrero
Traducción: Pere Rubiés
Maquetación: Lluís Sanosa

Edición Original
Título original: *The Renault FT Light Tank*
by Osprey Publishing Ltd. 1988
Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK
Edición: Martin Windrow
Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

© de la edición española, RBA Coleccionables, SA, 1999
© 1988 Osprey Publishing Ltd.

ISBN: 84-473-1478-2
Depósito legal: B-41259-1999

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta de los componentes de la colección en el transcurso de la misma, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

Impresión
NOVOPRINT, SA

Distribuye para España
Marco Ibérica Distribución de Ediciones, SA (MIDESA)
C/ Aragoneses, 18
Pol. Ind. de Alcobendas
28108 Alcobendas – Madrid
Tel.: 91 484 39 00

Argentina
RBA Argentina, SA. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.
Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal
Distribuye:
Capital: Huesca-Sanabria, SA. Baigorri 103,
código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal
Interior: DGP. Alvarado 2118/56, código postal 1290.
Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México
Editores RBA México, SA de CV. San Luis Potosi 211, despacho 100,
Col. Roma, C.P. 06700 México DF. Tel.: 264.08.84/41
Distribuye:
Distribuidora Intermex, SA de CV. Lucio Blanco n.º 435,
Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia
RBA Colombia, SA. Calle 100, n.º 8A - 55, Torre C, oficina 407.
Tel.: 621.03.20. Santafé de Bogotá
Distribuye: Distribuidoras Unidas, SA. Transversal 93, n.º 52-03.
Tel.: 413.93.00. Santafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de CARROS DE COMBATE. Al comprar la obra cada semana en el mismo kiosco o librería nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España – Printed in Spain – Junio 2000

Nota del autor

El autor quiere expresar su agradecimiento a los numerosos amigos que han colaborado en la preparación de este libro. En especial a Oscar Bruna Royo, por proporcionar gran número de detalles sobre el empleo del carro FT en el Ejército español; a Janusz Magnuski, por su información sobre el uso del FT en los servicios polaco y soviético; a Just Probst por las fotografías e información referida a los Estados bálticos, así como a Pierre Touzin y George Balin por sus numerosas fotografías, difíciles de encontrar.

EL CARRO LIGERO RENAULT FT

ANTECEDENTES Y CONCEPCIÓN

El Renault FT fue el primer carro de combate del mundo moderno. Sentó los principios de la configuración básica que los carros han seguido desde 1917 hasta hoy: el cañón principal estaba colocado en una torre que podía girar totalmente, el conductor se situaba delante, la torre en el centro y el motor detrás. Fue fabricado en mayor cantidad que cualquier otro carro de la Gran Guerra. La mayoría de carros de la Primera Guerra Mundial desaparecieron –merecidamente– después de 1918. El Renault FT continuó en servicio y fue la semilla a partir de la cual se construyeron las mayores fuerzas acorazadas del mundo, las de Francia, Estados Unidos y la Unión Soviética, así como las de muchos otros ejércitos menores. Fue ampliamente utilizado en las guerras coloniales y civiles de los años de entreguerras, e incluso entró en combate en varios frentes de la Segunda Guerra Mundial.

El Renault FT fue producto del ingenio del gral. Jean-Baptiste Estienne, padre de la fuerza acorazada francesa. Estienne era un visionario, enamorado de las nuevas tecnologías. Antes de la guerra promovió el empleo de tácticas de tiro indirecto para la artillería francesa, e inspiró el uso de aeroplanos como observatorios de artillería. Como joven coronel de artillería, en 1915 Estienne convenció al Ejército francés de que tractores acorazados podrían ayudar a resolver el estancamiento de la guerra de trincheras. Se le confió a Estienne una nueva rama de la artillería francesa, la Artillerie

El primer modelo de serie del Renault FT hacía uso de este tipo de torre de fundición. Esta versión se distingue también por el frontal de fundición de la superestructura, en la zona del conductor. Este tipo de torre sólo podía montar la ametralladora pesada Hotchkiss modelo 1914 de 8 mm, siendo rápidamente desplazada por la torre «universal», en la que se podía instalar tanto el cañón como la ametralladora. Este FT concreto fue uno de los proporcionados al Ejército de EE UU. (Foto: National Archives.)

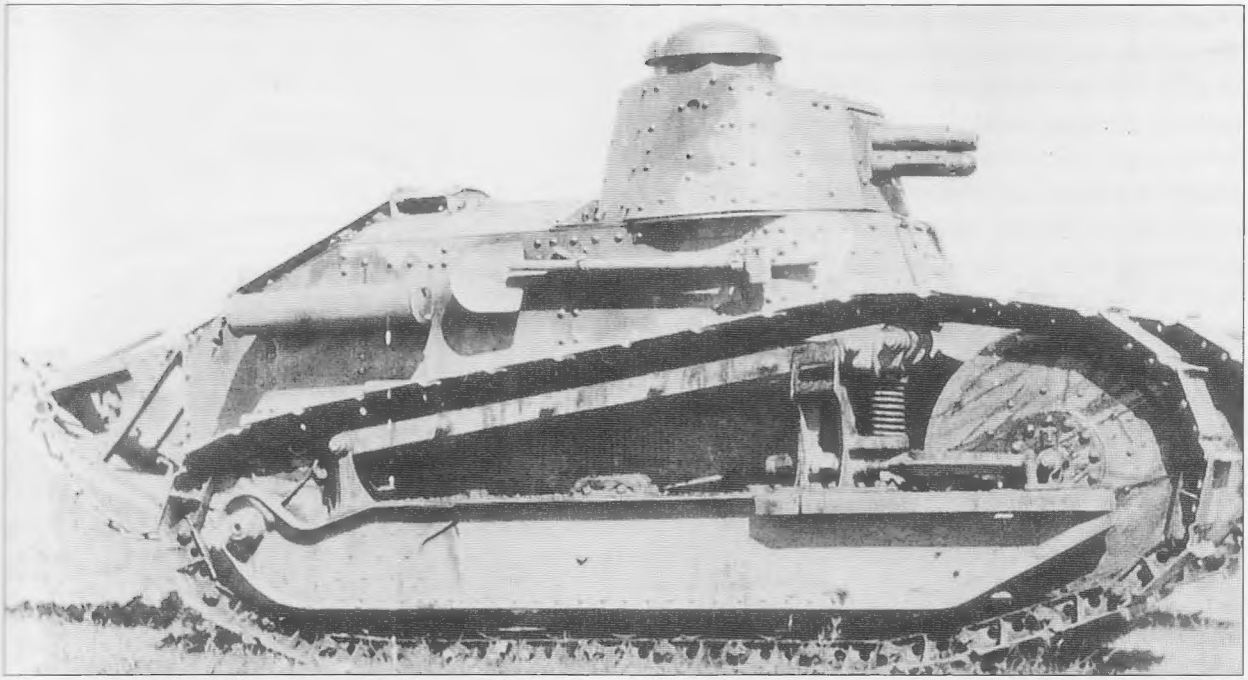
El prototipo del Renault FT difería de los vehículos de serie en muchos pequeños detalles. La cúpula de la torre formaba parte integral de la fundición de la torre y se modificó en los carros de serie, incorporando una cubierta en forma de hongo para una mejor ventilación. (Foto: Renault.)

d'Assaut o Artillerie Spéciale. Esbozó los requerimientos para el primer carro francés, que dio como resultado el Char d'Assaut (carro de asalto) Schneider CA.1, en 1916. Sin embargo, el Schneider fue una gran decepción para Estienne y para el Ejército francés.

Estienne había supuesto que sería un arma sorpresa y que se enfrentaría sólo al fuego de las ametralladoras y fusiles alemanes. Por su parte, Gran Bretaña también había estado trabajando en vehículos acorazados parecidos. Existía poca colaboración técnica entre los Aliados, y los carros británicos fueron empleados en combate en septiembre de 1916, meses antes de que los franceses tuviesen a punto el suyo. En respuesta a su aparición, el Ejército alemán empezó a desarrollar contramedidas, principalmente trasladando artillería ligera a las líneas de trincheras avanzadas cuando parecía inminente un ataque con carros.

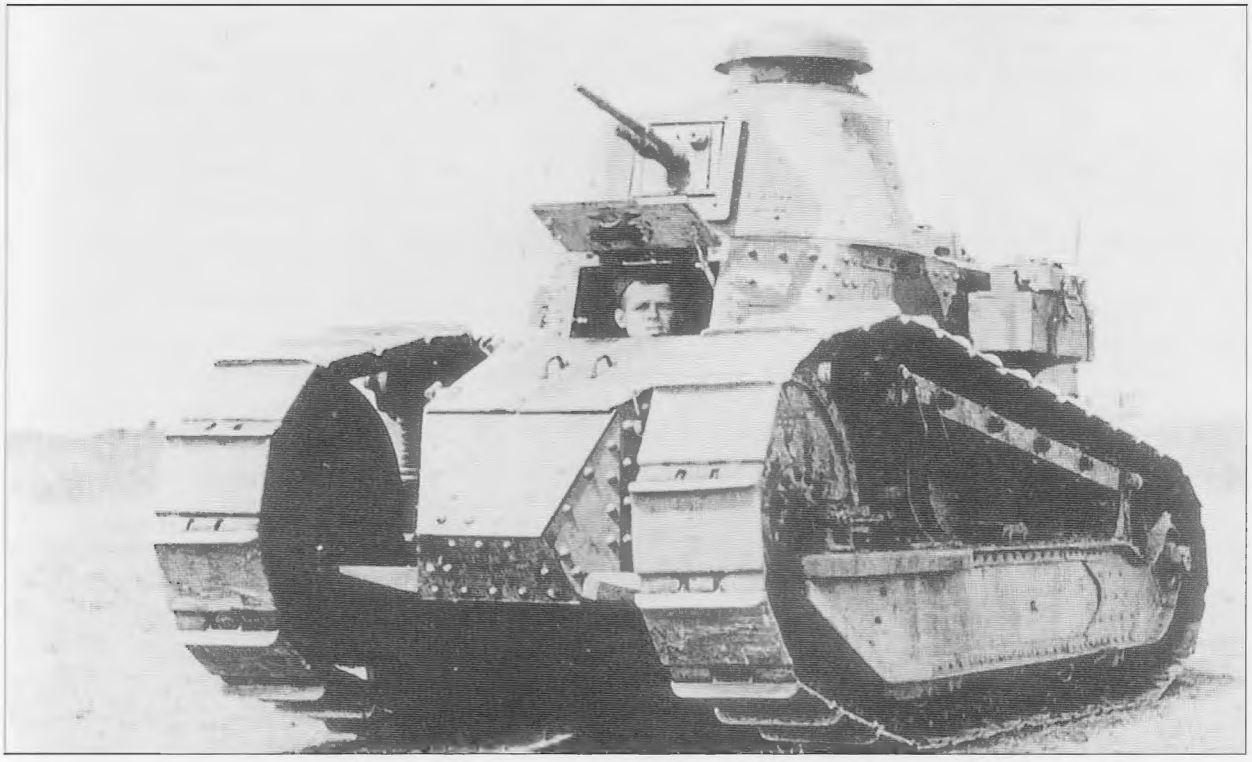
El estreno de los carros Schneider en Berry-au-Bac el 16-17 de abril de 1917 fue un desastre. De los 121 carros que tomaron parte, 81 fueron abandonados en el campo de batalla, averiados o dañados; de éstos, 57 se incendiaron completamente. Los problemas fueron tanto técnicos como tácticos. El talón de Aquiles del Schneider eran sus tanques de combustible, situados en la sección delantera del carro. Cuando eran alcanzados por la artillería, se rompían fácilmente, rociando el interior del carro de gasolina, que estallaba rápidamente. Los combates de Berry-au-Bac también subrayaron la falta de coordinación carros-infantería. Ésta mejoró, pero el Char d'Assaut Schneider nunca llegó a tener una influencia decisiva en la lucha de trincheras a causa de su pequeño número y sus deficiencias técnicas.

Los poco ortodoxos métodos de Estienne para obtener la aprobación de la construcción del Schneider produjeron muchos resentimientos en los ambientes de la burocracia militar-industrial de París. Los rivales de Estienne en el *Service Technique Automobile* decidieron construir un



Arriba: el modelo estándar de Renault FT prescindía de la superestructura frontal de fundición en favor de una plancha de blindaje, remachada de la forma más simple. Este vehículo lleva el primer tipo de torre universal, hecha con planchas de blindaje planas. Es un *char canon*, armado con el cañón Puteaux de 37 mm. (Foto: National Archives.)

Abajo: Renault quería desarrollar una torre redonda para el carro FT, a fin de obtener una mejor protección balística. Esta torre universal, hecha de plancha de acero fundida y forjada, fue la tercera y última torre desarrollada para el Renault FT. Estaba fabricada por las Aciéries Paul Girod, en Ugine. (Foto: National Archives.)

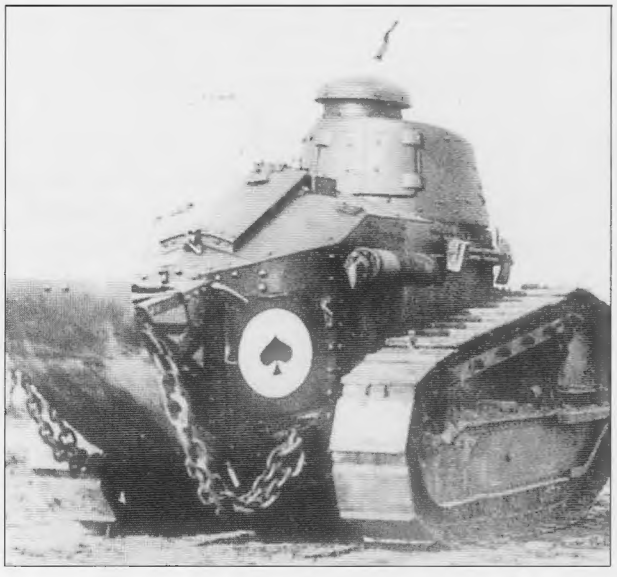


carro «correcto». El vehículo de Estienne tenía un obús corto de 75 mm, el suyo tendría un cañón largo de 75 mm más potente. El de Estienne tenía dos ametralladoras, el de ellos tendría cuatro. Sobre el papel, el nuevo Char d'Asaut St. Chamond era mucho más impresionante que el pequeño Schneider. Sin embargo, había sido diseñado por ingenieros que desconocían la guerra de trincheras. Padecía graves problemas técnicos, y sarcásticamente se aludía a él como un «elefante con patas de gacela». Al igual que el Schneider, sirvió en cantidades menguantes a lo largo de los encarnizados combates del verano de 1918.

La idea del carro ligero

Después de construidos los primeros Schneider en la primavera de 1916, Estienne empezó a considerar las necesidades a largo plazo de la Artillerie Spéciale. La construcción del Schneider había mostrado a Estienne los problemas industriales que se presentaban en la producción de una vasta flota de vehículos acorazados capaz de arrollar las trincheras alemanas. Las fábricas militares francesas estaban en una situación desesperada: la movilización masiva de mano de obra cualificada en 1914 y las espantosas pérdidas en vidas de los dos primeros años de guerra habían dejado las fábricas sin fuerza de trabajo especializada. La plancha de blindaje estaba muy solicitada, lo mismo que los motores de gran potencia. Las instalaciones del Schneider se vieron desbordadas al fabricar sus primeros 400 carros, que no se terminaron hasta 1918. En realidad, lo que se necesitaba era un vehículo ametrallador acorazado, pequeño y barato, ajustado a las limitaciones de las industrias francesas de tiempo de guerra. En julio de 1916, Estienne planteó el tema al fabricante de coches Louis Renault en un encuentro casual en el hotel Claridge. Renault se había negado anteriormente a verse implicado en el programa del carro medio, alegando la falta de experiencia de su firma en vehículos con orugas y sus compromisos en otros programas. Pero Renault sintió curiosidad por la idea del carro ligero y accedió a iniciar estudios de diseño de un vehículo

Aunque el blindaje del FT era a prueba de ametralladoras y armas portátiles, los impactos podían arrancar astillas de las planchas de blindaje. En consecuencia, los tripulantes de FT llevaban estas curiosas máscaras faciales, al igual que lo hacían las tripulaciones de carros británicos. (Foto: National Archives.)



Uno de los aspectos más característicos de los carros franceses durante la Gran Guerra fue el empleo de símbolos de naipes para distinguir las subunidades; el pico en un círculo identificaba a los carros de la 1.ª Sección, 1.ª Compañía. La banderola de la cúpula indica el tipo de carro: rojo para un *char canon* y azul para un *char mitrailleur*.

de ese tipo. El nuevo vehículo se llamó Char Mitrailleur (carro ametrallador).

En octubre de 1916 se ultimó una maqueta en madera del Char Mitrailleur para Estienne. Éste no pudo convencer al director de los Servicios Motorizados, gral. Mourret, para que autorizara la producción, por lo que el 27 de noviembre de 1916 pasó por encima de su superior y recurrió al gral. Joffre, el comandante supremo. Joffre era un viejo amigo de Estienne y apoyó su solicitud de 1.000 de aquellos vehículos. El 30 del mismo mes escribió al subsecretario de Estado para la Guerra, Albert Thomas, sobre este asunto. Thomas sólo estaba dispuesto a permitir la construcción de un prototipo, ya que no estaba muy entusiasmado con el proyecto; su oposición durante los meses siguientes retrasó considerablemente el programa. Thomas autorizó el primer prototipo el 12 de diciembre de 1916, estipulando que debía estar terminado en marzo de 1917. Renault y Serre ya habían estado trabajando en el diseño como proyecto personal.

El 30 de diciembre de 1916, Renault mostró una refinada maqueta de madera, a escala real, al Comité Consultivo de la Artillería de Asalto. El gral. Mourret consideró que el centro de gravedad estaba demasiado atrás y que el carro era demasiado ligero; otro miembro indicó que la ventilación era insuficiente y daría lugar a la asfixia de los tripulantes tras diez minutos de estar disparando. Un joven oficial del Ejército alabó la elegancia del diseño, pero se refirió al mismo como un «charmant joujou» –«un juguete encantador»– de poca utilidad en combate. Sin embargo, el resto del comité no estuvo de acuerdo y, por siete votos a tres, se aceptó el proyecto y aprobó la producción de un lote inicial de 100 chars mitrailleurs.

Un par de Renault FT norteamericanos en Varennes, durante los combates en el bosque de Argonne el 12 de octubre de 1918. Los norteamericanos siguieron el modelo francés de distintivos a base de naipes, pero los llevaban a los lados y detrás de la torre, añadiendo un número individual en la torre. Este carro lleva una torre universal con cañón de 37 mm. (Foto: National Archives.)

Esta columna, encabezada por un *char canon* con torre Girod de la 337.ª d'Artillerie Spéciale, 13.° BCL, 505.° Reg., estaba proporcionando apoyo a las tropas estadounidenses en los combates del bosque de Argonne, cerca de Montfaucon el 10 de octubre de 1918. (Foto: National Archives.)

Este vehículo quedó pronto etiquetado como Renault FT. Hay cierta confusión sobre el origen de la designación FT. Se ha dicho incorrectamente que era una abreviatura de *faible tonnage* (peso ligero), o de *franchisseur de tranchées* (cruzador de zanjas). De hecho, se trata de una simple designación de producto de Renault, dada en orden secuencial a todos los automóviles y vehículos Renault, como por ejemplo AG (el taxi del Marne), EG (tractor de artillería), FU (camión pesado), etc. Oficialmente se conoció como Char Léger Renault FT Modèle 1917, lo que ha dado lugar a veces a la abreviatura oficiosa «FT-17».

El pedido inicial de 100 carros de diciembre de 1916 fue aumentado en febrero de 1917 a 150 carros. El primer prototipo de Char Mitrailleur se completó a finales de enero de 1917 y fue sometido a pruebas en la fábrica Renault de Billancourt. Estienne hizo enviar el prototipo al centro de la Artillerie Spéciale, en Champlieu, para pruebas adicionales que permitiesen corregir cualquier problema; era consciente de que los cambios políticos recientes podían condenar su proyecto, e insistía en que el Char Mitrailleur fuese perfeccionado antes de sus ensayos oficiales en abril.

Retrasos burocráticos

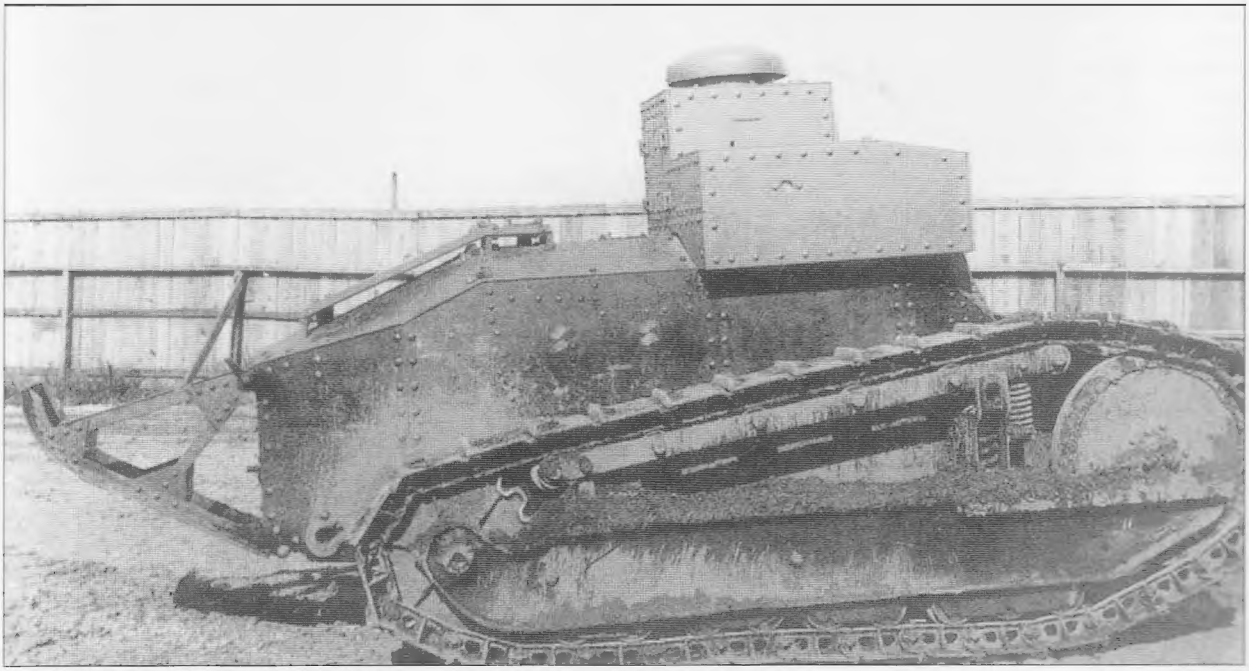
A raíz de la horrible carnicería de Verdún en 1916, el gral. Joffre fue sustituido por el gral. Robert Nivelle. Estiene perdió su protector, mientras el gral. Mourret seguía dando a conocer su falta de entusiasmo por el pequeño y barato Char Mitrailleur Renault. El gral. Nivelle, oficial de artillería como Estienne, no compartía su inclinación por la nueva rama de la fuerza de artillería. Como resultado de sus experiencias en Verdún, Nivelle quería poner más énfasis en la producción de tractores para arrastrar artillería pesada que en los carros. En consecuencia, Albert Thomas, ministro de Armamento, informó a Renault de que había que dar prioridad al cumplimiento de un contrato existente para tractores de artillería a expensas del pro-

grama del carro. A Thomas le desagradaba mucho la propuesta de Estienne de construir un millar de ejemplares del Char Mitrailleur Renault, considerando que perturbaría completamente la ya sobrecargada industria de guerra francesa. Sin embargo, el Comité Consultivo de la Artillería de Asalto apoyó entusiásticamente a Estienne, y el 10 de abril votó la producción de otros 1.000 carros Renault FT. Consiguieron convencer al gral. Nivelle, quien revocó su anterior decisión del 13 de abril, dando ahora prioridad a la producción de carros.

Los ensayos oficiales del prototipo se llevaron a cabo en Marly, el 21 y 22 de abril de 1917. El vehículo Renault fue juzgado claramente superior a los carros existentes Schneider y St. Chamond. Estienne sugirió que a algunos carros se les podría instalar un pequeño cañón de 37 mm, derivado del cañón de infantería Modelo 16 TR de 37 mm. Ello exigiría rediseñar la torre. Varios miembros del comité consideraron que el lugar del ametrallador era demasiado pequeño y estrecho y que le provocaría la asfixia: le sería difícil a un soldado de más de 1,68 m moverse en la torre. El 29 de abril de 1917 llegaron a oídos de Albert Thomas algunas de las críticas de los oponentes al proyecto del Renault FT, y las utilizó como excusa para suspender de nuevo la producción planeada. Alegaba preocupación por que un solo soldado no pudiese accionar el arma de la torre; pero su sugerencia de añadir otro hombre en la misma implicaba un largo retraso mientras el carro era completamente rediseñado. También afirmaba que algunos observadores querían que el carro llevase ¡10.000 proyectiles de munición de ametralladora en lugar de los 1.820 previstos!

Estienne y Renault –que ya estaba haciendo preparativos para producir el carro– estaban furiosos con la decisión. Durante el curso de los ensayos se había producido la ofensiva de Nivelle en el Chemin des Dames, que fue un completo fracaso. Estienne quedó más convencido aún de la necesidad de un gran número de carros ligeros para superar el estancamiento de la guerra de trincheras. Thomas, un socialista prominente y corresponsal de *L'Humanité*, fue invitado a Rusia para celebrar la caída del Zar y la ascensión al poder del Gobierno Provisional socialista de Kerensky. Mientras Thomas estaba fuera de Francia, Estienne lle-

El *char signal TSF* era una versión con radio del carro Renault FT, que iba equipado con una radio Eroter en una superestructura fija. No era excesivamente popular entre las tripulaciones debido a la delicada naturaleza de la radio y a la propensión de la antena (no instalada aquí) de enredarse en el follaje. Este vehículo concreto es un ejemplar de construcción norteamericana con el bastidor del Six-Ton Tank (carro de seis toneladas).

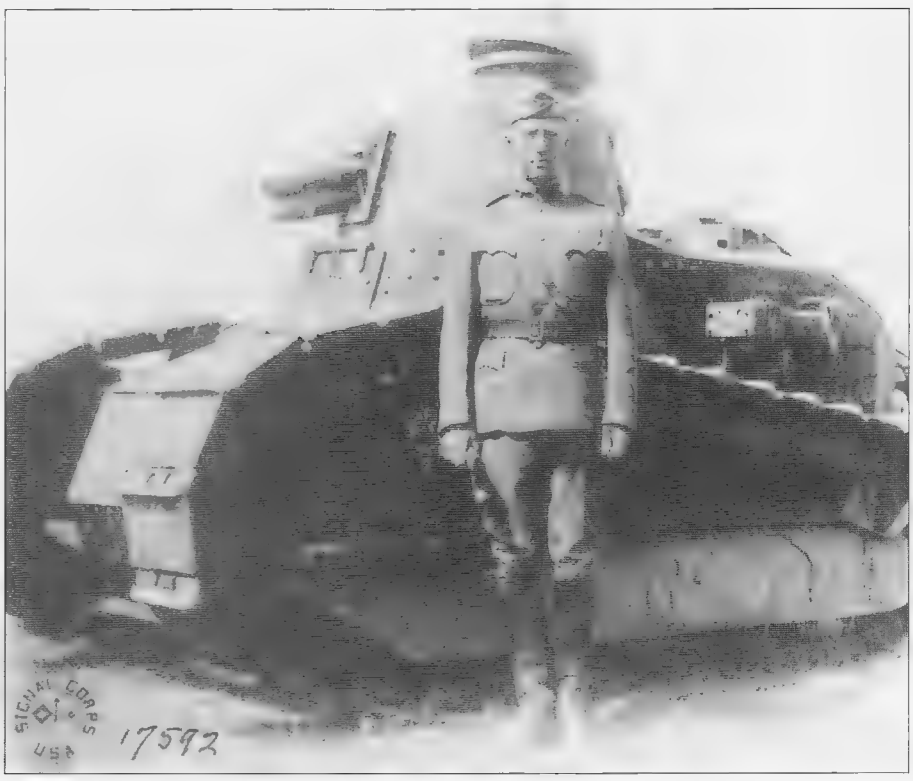


vó a cabo otra serie de pruebas ante diversos oficiales que habían combatido en el Chemin des Dames, durante las primeras acciones de carros franceses el 16 de abril de 1917. Su reacción entusiasta por el Renault FT convenció al gral. Mourret de que ya se había alcanzado una etapa de desarrollo suficiente para su producción, con lo que las órdenes de Thomas fueron de nuevo revocadas. También se decidió que de los 1.150 carros solicitados, 650 serían armados con el nuevo cañón de 37 mm y 500 con la ametralladora Hotchkiss de 8 mm. Para cuando Thomas regresó a Francia, las repercusiones que había tenido la ofensiva de Nivelle le impidieron interferir de nuevo en el programa del carro Renault FT.

PÉTAIN ENTRA EN ESCENA

El 16 de abril de 1917, el Ejército francés había lanzado la desventurada ofensiva de Nivelle en el Chemin des Dames. Como ya se ha mencionado, esta batalla señaló también el estreno de los primeros carros franceses cerca de Berry-au-Bac. El Ejército alemán había aprendido las lecciones de sus encuentros iniciales con carros británicos, y los chars franceses tuvieron tan poco éxito como la propia ofensiva. Pero la batalla tuvo efectos mucho más profundos en el Ejército francés que en su naciente fuerza acorazada. El desperdicio de otras 120.000 bajas tan pronto después de la conclusión de la sangrienta lucha en Verdún fue demasiado para el *poilu* medio: su espíritu combativo había sido finalmente socavado. El fracaso de la ofensiva de Nivelle desencadenó una serie de perturbaciones en las filas del Ejército, que culminaron en la gran sublevación del 3 de mayo.

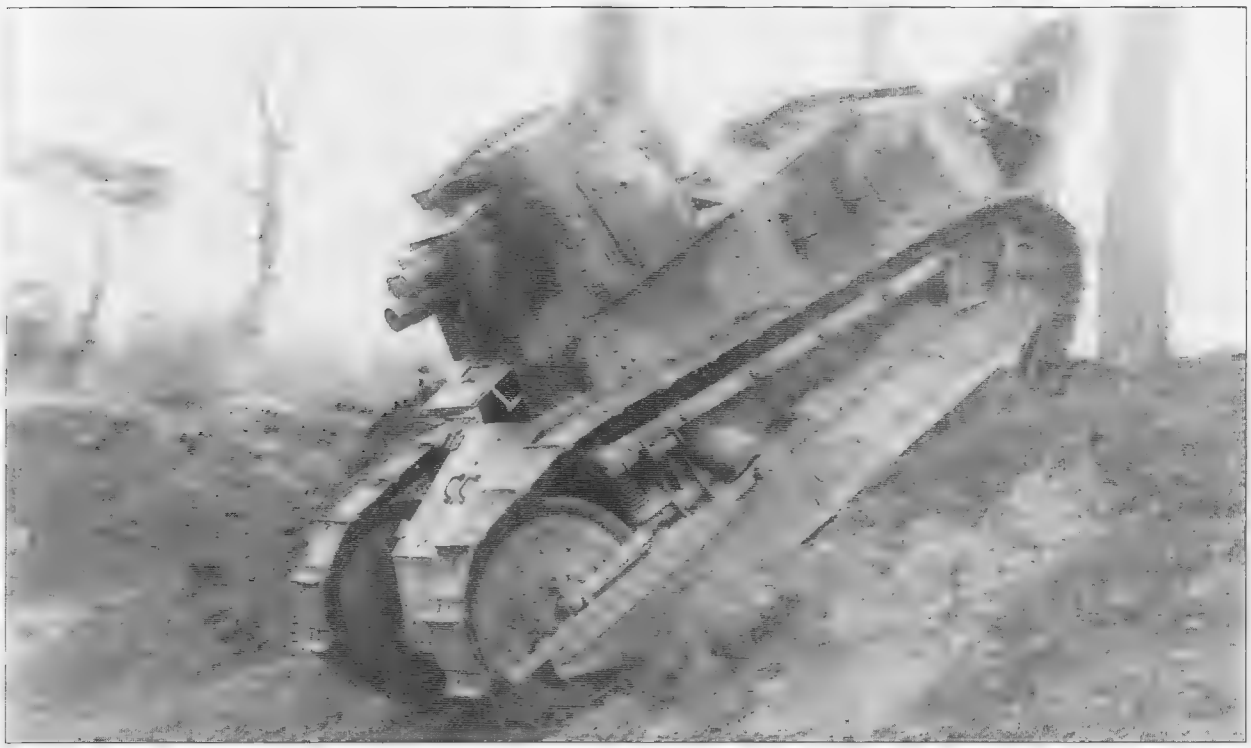
A consecuencia de la crisis, el mando del Ejército recayó en el gral. Philippe Pétain el 15 de mayo de 1917. Pétain era completamente distinto a los anteriores comandantes supremos. A diferencia de muchos oficiales franceses de la época, no era discípulo de Grandmaison y no compartía su obsesión por las tácticas ofensivas y el mítico *élan vital* del soldado francés. Su gira de mando durante los combates de Verdún le había convencido de la insolvencia de las teorías de Grandmaison, compendiadas en la estúpida máxima, «*L'audace, l'audace, toujours l'audace*». Para Pétain, una máxima más apropiada a la táctica para los



El tte. col. George S. Patton Jr. estaba al mando de los dos batallones norteamericanos de FT en campaña antes de resultar herido. En la foto, frente a un *char canon* con torre Girod en el centro de carros de Langres, en verano de 1918. (Foto: National Archives.)

Arriba: un *char signal TSF* de la 337.ª de AS, 13.° BCL, 505.° RAS, durante las operaciones en el bosque de Argonne, el 10 de octubre de 1918. Puede verse la antena que se extiende desde su lugar de montaje en la superestructura hasta una sujeción en la parte trasera. Sólo tres regimientos recibieron estos vehículos antes de terminar la guerra. (Foto: National Archives.)

Abajo: el carro de artillería Char FT 75BS estaba equipado con un obús *pétoire* Blockhaus Schneider de 75 mm. También tenía puntos de sujeción y otras estructuras que le permitían utilizar un puente Orthlieb de 4 m para cruzar zanjas. Estaba previsto añadir un Char FT 75BS a cada sección de carros, aumentándola a seis carros, pero aparecieron demasiado tarde para tener mucho efecto en la guerra.

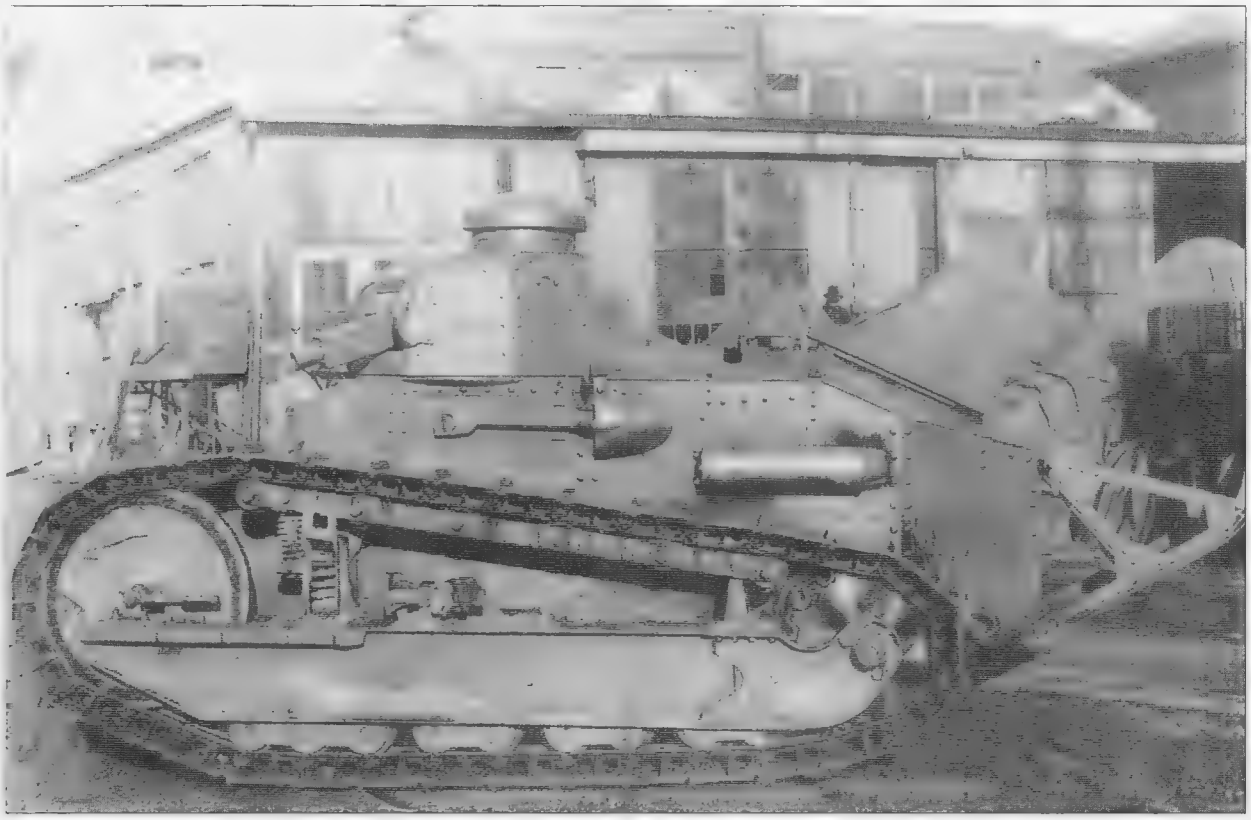


tiempos de la ametralladora era «la potencia de fuego mata». Horrorizado de la insensibilidad de muchos oficiales de estado mayor ante las pérdidas masivas de soldados de infantería, buscaba nuevas tácticas que superasen la predominancia del fuego defensivo de ametralladora y de artillería. Como consecuencia de la sublevación, Pétain limitó la actividad del Ejército francés durante el verano y otoño de 1917 a una serie de pequeñas acciones locales, mientras trataba de reconstruir su moral. Los carros se emplearon en pequeña escala en varias de estas operaciones.

Pétain se dio rápidamente cuenta de que los nuevos carros, aún cuando no llegaban a justificar las extravagantes afirmaciones de sus defensores, como Estienne, eran muy importantes para elevar la moral de la descorazonada infantería. Como más tarde dijo, gráficamente, el ministro de Municiones francés, «hay dos clases de infantería: hombres que han entrado en acción con carros y hombres que no; los primeros no quieren entrar en acción sin carros nunca más». Pétain no estaba excesivamente interesado en la promesa de Estienne, de que los carros proporcionarían el arma clave para la ruptura: él los veía como el pegamento para mantener juntas a sus desmoralizadas tropas y un medio de ayudar a reavivar su espíritu de lucha.

Pétain escuchó con interés las nuevas ideas de Estienne, como la «teoría de la abeja». Estienne sostenía que la pérdida del factor sorpresa, tras el empleo de los carros por los británicos en 1916, significaba que éstos tendrían que enfrentarse inevitablemente a la artillería. Los carros Schneider y St. Chamond estaban muy débilmente blindados y eran demasiado grandes para sobrevivir en un duelo con la artillería; no podía construirse ningún carro que resistiese el cañón de campaña estándar alemán de 77 mm. En lugar de desafiar las defensas alemanas con un blindaje inexpugnable, se las desafiaría con una multitud. Podían fabricarse cinco pequeños Renault FT por cada carro

Los alemanes capturaron varios Renault FT; éste parece tener una falsa torre añadida. Por lo que se sabe, ninguna unidad de carros alemana empleó en realidad los FT capturados durante la guerra. (Foto: National Archives.)

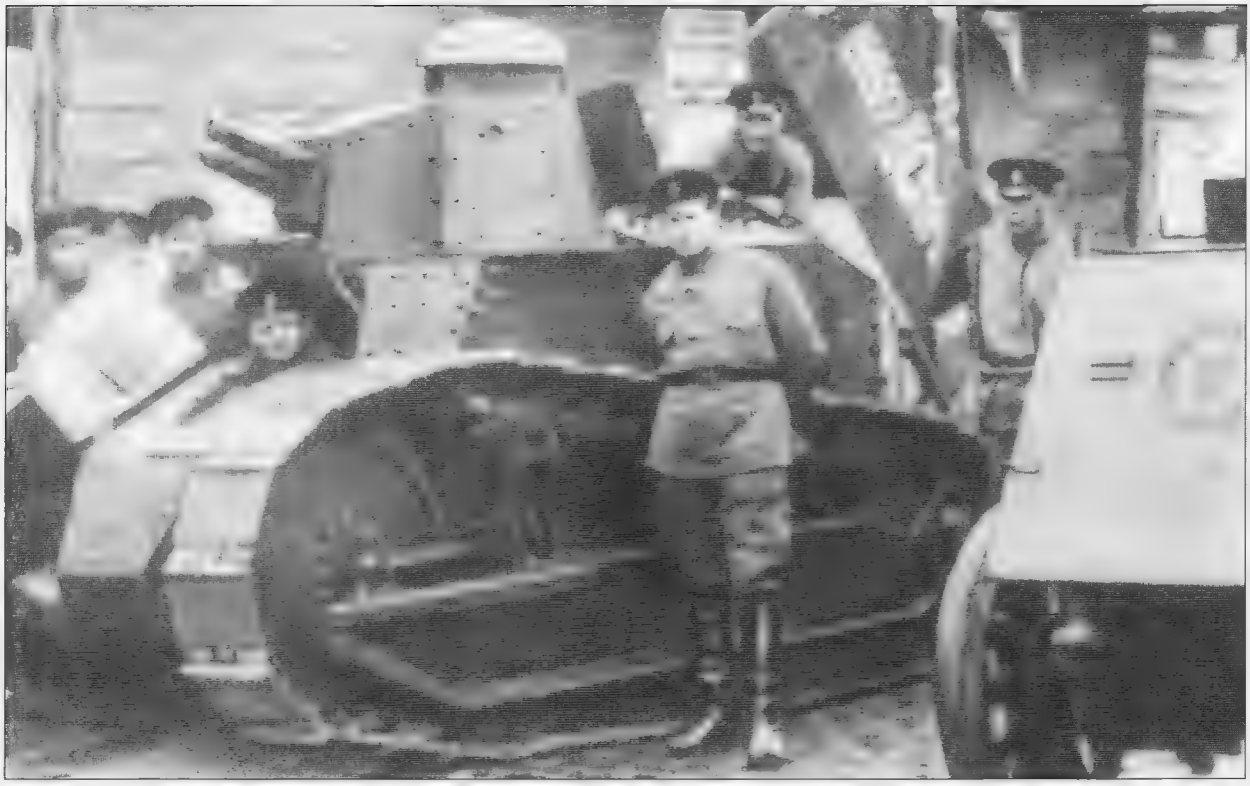


La versión norteamericana del Renault FT se llamó Six-Ton Tank M1917 (carro de seis toneladas, modelo 1917). Tenía diversas diferencias de detalle con respecto a los franceses, como el silenciador del tubo de escape en el lado izquierdo y la forma de la cubierta de la ametralladora. A los carros norteamericanos con ametralladora se les instaló primero la Marlin de 7,62 mm, y posteriormente la Browning modelo 1919. (Foto: National Archives.)

pesado: cinco pequeños carros «abeja» con cinco ametralladoras o cañones eran mejor que un solo gran St. Chamond con un cañón y cinco ametralladoras, y mucho menos vulnerables. Los FT serían blancos mucho más difíciles debido a su pequeño tamaño, y un «enjambre de abejas» de FT vencería al pequeño número de cañones alemanes por la fuerza de su cantidad. Pétain respaldó enérgicamente este concepto y el 20 de junio decidió incrementar el número de FT solicitados de 1.150 a 3.500, a expensas de los nuevos carros medios propuestos; los consideraba un factor esencial en sus esfuerzos por restaurar el Ejército francés. Hizo una promesa a sus tropas: no habría ninguna gran ofensiva hasta que llegasen los norteamericanos y los nuevos carros. Los nuevos carros Renault FT se reservarían hasta tener suficientes para una ofensiva masiva en la primavera de 1918.

En producción

Los retrasos y obstáculos burocráticos se redujeron con Pétain como comandante supremo. Tras algunas discusiones con éste, Albert Thomas fue relevado como ministro de Armamento el 12 de septiembre de 1917, y su puesto ocupado por Louis Loucheur. Sin embargo, todavía existían problemas industriales formidables. La fábrica Renault se reveló incapaz de hacerse cargo del número creciente de pedidos, por lo que Louis Renault accedió a renunciar a todas las patentes de producción y estimuló al Ministerio a que extendiese la misma a otras fábricas. Las elegidas fueron finalmente Berliet, las instalaciones SOMUA de Schneider, y Delaunay-Belleville. Además, se propuso incluir también fábricas norteamericanas (y más tarde italianas). Se enviaron planos y un solo carro a EE UU en septiembre de 1917, con el objetivo de fabricar 1.200 carros Renault FT más para el Ejército francés, así como un número suficiente para el Ejército estadounidense. El 1 de diciembre del mismo año se amplió

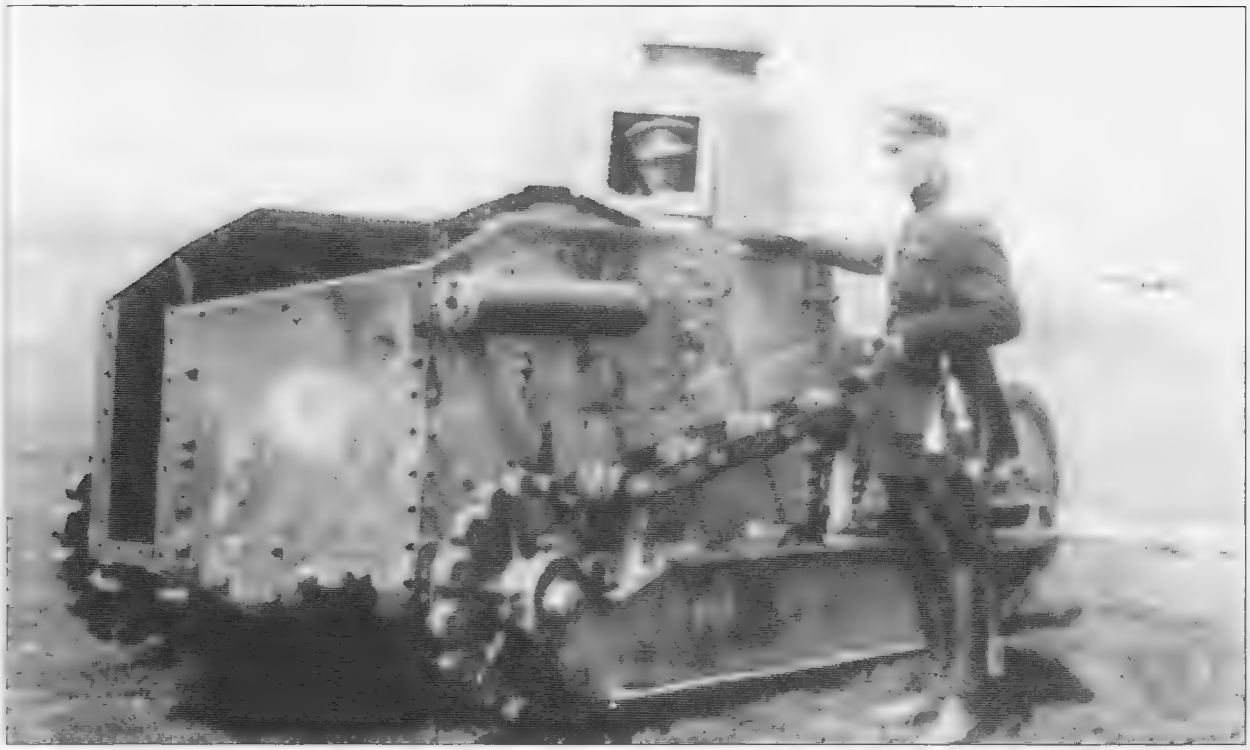


Los primeros carros soviéticos fueron varios Renault FT capturados a la 303.ª de AS francesa, cerca de Odessa en 1919. Éste es uno de los Renault del Escuadrón Acorazado de Cometidos Especiales, junto a un automóvil blindado Peerless, en Járkov, en 1919.

la solicitud de producción hasta un total de 3.100 carros con la torre «universal» (1.950 con cañón de 37 mm y 1.150 con ametralladora), 700 carros con un obús corto BS de 75 mm y 200 carros TSF con radio. El 17 de febrero de 1918, estas cantidades se cambiaron de nuevo a 1.000 carros con ametralladora, 1.830 con cañón de 37 mm, 200 carros TSF con radio y 970 con el obús de 75 mm o de otros tipos a decidir. En octubre de 1918, los pedidos se habían incrementado hasta un asombroso total de 7.820 carros, sólo en Francia. El desglose por fábricas era como sigue (los pedidos en octubre de 1918 se indican entre paréntesis): 1.850 (3.940) carros de Renault, 800 (1.995) de Berliet, 600 (1.135) de SOMUA y 280 (750) de Delaunay-Belleville.

Uno de los principales problemas de diseño fue la torre. La nueva torre de fundición del segundo modelo, con una cubierta de ventilación en forma de hongo, sólo era adecuada para la ametralladora y resultaba muy difícil de fabricar. Se completó un pequeño número de las mismas en 1917, antes de que la producción cambiase a una torre poligonal más sencilla, hecha de planchas laminares de blindaje, llamada torre universal. La ventaja de esta torre poligonal era que podía adaptarse tanto para montar el cañón Puteaux de 37 mm, como la ametralladora Hotchkiss de 8 mm. En 1917 Renault fabricó sólo 84 carros, lo cual era considerablemente menos de lo previsto. Ulteriormente se desarrolló también una nueva torre universal redonda. La producían las *Aciéries Paul Girod*, de Ugine, que fabricaban asimismo las cúpulas para Renault. Se desarrollaron de forma experimental dos torres universales redondas, fundidas de una pieza, pero el tipo estándar de serie se fabricó con piezas de fundición y forjadas. Girod empezó a producir torres universales redondas en 1918, y los carros construidos por Renault en ese año llevaban ambos tipos de torres. Girod suministró asimismo la torre redonda a los demás fabricantes del FT.

Las entregas de los primeros Char Léger Renault FT se demoraron por problemas en el suministro de plancha de blindaje, parte de la cual ve-



Arriba: las fuerzas de rusos blancos del gral. Deniken utilizaron varios Renault FT, como este ejemplar que quedó fuera de combate. Aparentemente, fueron abandonados por la desafortunada expedición francesa a Odessa, en 1919. (Foto: Just Probst.)

Abajo: en 1919 Gran Bretaña persuadió a Finlandia para que prestara tres nuevos Renault FT a las fuerzas de rusos blancos del gral. Yudenich, que combatían en dirección a Petrogrado. Sin embargo, no fueron utilizados en la lucha y fueron ulteriormente devueltos a Finlandia. (Foto: Just Probst.)

El 1.er Regimiento de Carros polaco combatió de forma considerable contra las fuerzas bolcheviques en 1920. A causa del uso prolongado y del poco apoyo técnico, los carros sufrían frecuentes averías. Las tripulaciones tuvieron que convertirse en expertos en recuperaciones improvisadas; este vehículo está siendo utilizado para remolcar otro FT.

A la derecha, arriba: un Renault FT polaco llamado *Anicia*, fotografiado tras los combates de 1920. El 1.er Regimiento de Carros polaco estaba basado en el 505.° RAS francés, y fue originalmente una unidad mixta franco-polaca. (Foto: Janusz Magnuski.)

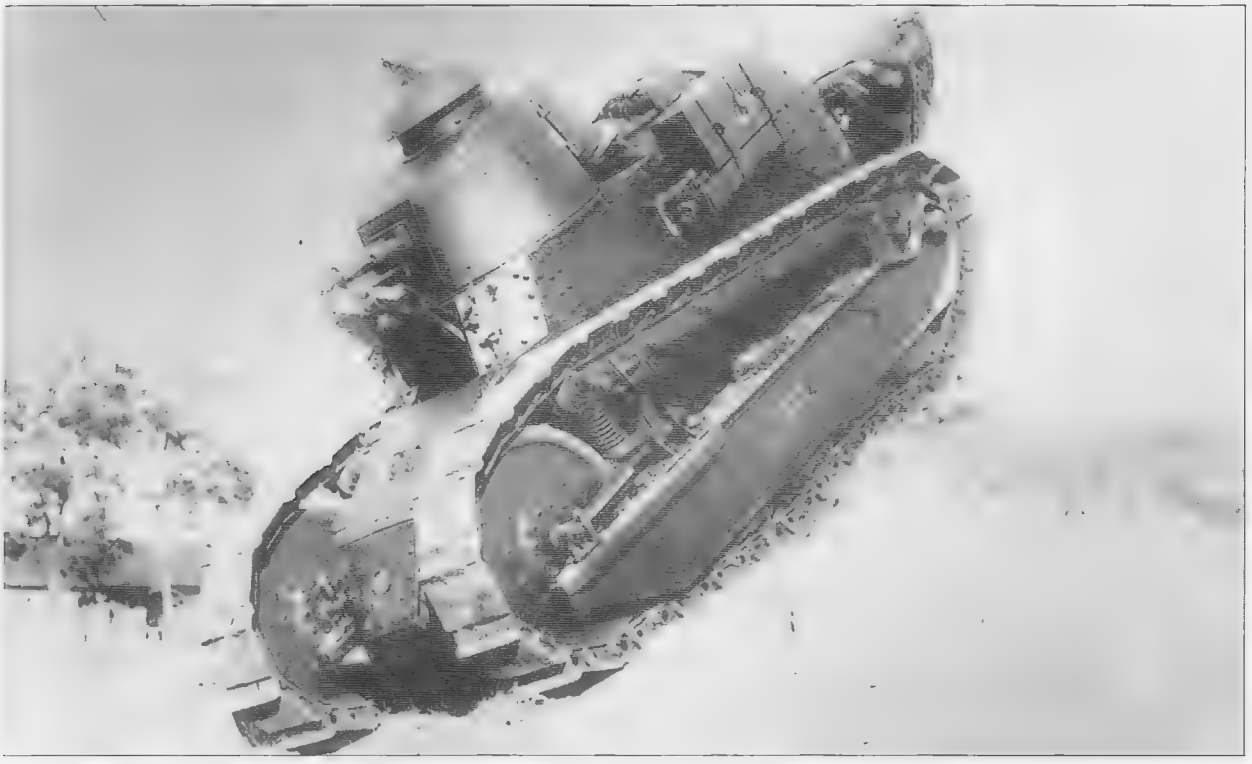
A la derecha, abajo: el Taller Central de Camiones CWS polaco construyó 25 carros de entrenamiento utilizando componentes de Renault, pero con plancha de acero ordinaria, no blindada. Fueron apodados *Zelazniak* («plancha de hierro») por las tripulaciones. (Foto: Janusz Magnuski.)

nía de Gran Bretaña, y de armamento, especialmente del nuevo cañón de 37 mm. A casi tres cuartas partes de los primeros carros se les encontraron defectos graves; a menudo, tenían que ser devueltos a la fábrica para su corrección. Había una grave escasez de recambios, especialmente en las unidades. Muchos de los primeros vehículos cojeaban a causa de dos problemas aparentemente menores: la mala calidad de los filtros de combustible y de las correas de ventilador. Por ejemplo, en julio de 1918 el 10 % de los carros del 503.° Régiment estaban inmovilizados debido a correas de ventilador rotas. Ambos problemas continuaron acosando al carro Renault hasta el Armisticio, mejorados sólo ligeramente por la mayor disponibilidad de repuestos en los últimos meses de la guerra.

En febrero de 1918 había sólo 108 Renault en los terrenos de entrenamiento principales de Champlieu, y ninguno tenía armamento. A principios de abril las fábricas habían entregado 453 carros, de los que 43 estaban listos para el combate, 122 estaban desarmados y se utilizaban para entrenamiento y 248 estaban parados en Chalais-Meudon, esperando las pruebas de aceptación del Ejército. El primer batallón de carros ligeros, el 1er BCL (Bataillon de Chars Légers), se formó, sin equipamiento completo, el 18 de febrero de 1918. El 21 de marzo recibió una dotación completa de 75 carros, pero sin armamento. En marzo se formaron otras dos compañías, pero sin carros.

Organización de las unidades

Cada batallón de carros constaba de tres compañías, con 75 carros como dotación completa. Los planes originales prescribían que un batallón tu-



Durante la Guerra del Rif, en Marruecos, los franceses hicieron un amplio uso de las fuerzas acorazadas ligeras para escolta de convoyes, misiones de vigilancia y como apoyo a la infantería. En la foto, carros FT del 62.° RCC forman un campamento nocturno en las montañas del Atlas, durante las campañas de pacificación de principios de los años 30. En el centro puede distinguirse un transporte blindado Berliet VUDB de la Legión Extranjera. (Foto: National Archives.)

viese 30 carros con cañón de 37 mm, 41 carros con ametralladora y 4 carros TSF con radio, pero esta combinación se cumplió raramente en la práctica. Los carros TSF con radio no empezaron a llegar hasta julio, y había escasez de carros con ametralladora. Las compañías de carros tenían una plana mayor (teóricamente un carro TSF, en la práctica uno con cañón de 37 mm); tres secciones con cinco carros (tres con cañón de 37 mm, dos con ametralladora); un escalón de reserva con cinco carros de repuesto; un pelotón de suministro y recuperación con tres carros (dos con cañón, uno con ametralladora); un taller de la compañía y un destacamento de transporte. Esto da cuenta de 72 de los 75 carros del batallón; los restantes estaban en la plana mayor del batallón o en reserva. Posteriormente, a las compañías no se les suministraron carros de reserva, manteniéndose una reserva para todo el batallón de unos 25 carros bajo control central; ésta se utilizó a veces para formar una compañía provisional durante los combates. La organización teórica de las unidades de carros se descompuso en combate debido al elevado nivel de desgaste. No era insólito que una unidad perdiese la mitad de sus efectivos en un solo día de lucha (principalmente a causa de averías y atascos), y su dotación y equipo variaban imprevisiblemente a medida que se recuperaban los carros y eran puestos nuevamente en acción en los días subsiguientes. En mayo de 1918 se decidió formar unidades mayores: los RAS (Régiments d'Artillerie Spéciale), consistentes en tres batallones más unidades de apoyo. El primero de los nuevos regimientos fue el 501.° RAS, comprendiendo el 1.°, 2.° y 3.er BCL. Las compañías de carros se numeraban secuencialmente, siendo, por ej., la 301.ª, 302.ª y 303.ª las compañías de AS (Artillerie Spéciale) del 1.er BCL.

EN COMBATE

El sueño de todos los defensores del carro, tanto británicos como franceses, era conseguir una acumulación suficiente de carros para lanzar una furiosa embestida contra las líneas germanas. Estienne había logrado convencer a Pétain de que

concentrara una gran fuerza de Renault antes de hacerlos entrar en acción. Pétain había planeado esperar hasta acumular una fuerza de choque de 12 batallones (864 carros) antes de hacer intervenir a los Renault FT; sin embargo, con los retrasos, las expectativas se rebajaron a seis batallones, con un total de 432 carros, listos para el 1 de mayo de 1918. Pero no iba a ser así. El 21 de marzo, el Ejército alemán lanzó la gran «ofensiva de paz» de Ludendorff en el frente occidental, y los alemanes pronto estuvieron a las puertas de la principal base francesa de carros en Champlieu. Los primeros cañones de 37 mm no fueron entregados al 1.° y 2.° BCL hasta la noche del 23 al 24 de marzo. La ofensiva alemana obligó a abandonar Champlieu, e interrumpió gravemente el proceso de organizar y entrenar las primeras unidades de FT. Se perdió el mes de abril intentando tener los primeros tres batallones totalmente equipados y listos para el combate.

Después de la Gran Guerra, el Ejército francés experimentó con una suspensión Kegresse modificada, con orugas de caucho, llamada a veces modelo 28/29. La 508.ª Compañía de Carros de AS la utilizó experimentalmente durante la Guerra del Rif en 1925, pero las orugas resultaron inadecuadas para su empleo en un terreno tan áspero. (Foto: National Archives.)

La primera unidad en entrar en acción fue el 501.° Régiment, con unos 200 carros Renault FT. El regimiento intervino para apoyar las acciones de las seis divisiones de infantería del gral. Mangin, en un intento de rechazar los ataques alemanes hacia la Forêt de Retz, en la ruta de acceso a París. Los tres batallones se fragmentaron en pequeños grupos de unos 30 carros para apoyar ataques de infantería concretos. El 31 de mayo de 1918, los primeros Renault entraron en combate junto con infantería marroquí en las cercanías de Ploissy-Chazelle. Durante las dos semanas siguientes los Renault fueron empleados en una serie de pequeños ataques y contraataques locales, a veces en medio de la espesa maleza de dicho bosque.

Los Renault demostraron su valía inmediatamente. Su menor tamaño y la torre giratoria con cañón permitían su uso en áreas forestales en que los carros medios franceses o los romboides británicos habrían sido casi inútiles. Las zonas arboladas estaban atravesadas por pequeños senderos que no habrían sido practicables para vehículos un poco mayores. La presencia de los carros reforzó la infantería francesa, aun cuando la colaboración entre carros y soldados de a pie fuera casi siempre mediocre. En terreno más abierto, los carros po-

dían generalmente superar los nidos de ametralladoras alemanes iniciales, e instalar a los *poilus* en las nuevas posiciones. Pero nunca había suficientes Renault, ni la infantería francesa se sostenía en el terreno como en 1915 o 1916. Las pequeñas unidades de Renault quedaron rápidamente exhaustas, tanto los hombres como las máquinas, debido a las incesantes peticiones por conseguir su apoyo.

El carro Renault había pasado ya la prueba desde el punto de vista técnico. Estaba muy bien considerado por las tropas, y su actuación en operaciones sostenidas, con un apoyo técnico mínimo, era milagrosa para los baremos de la Primera Guerra Mundial. Su impacto en el curso de la batalla quedó, sin embargo, minimizado por su empleo en cantidades muy pequeñas, estando además la infantería poco acostumbrada a colaborar con los carros.

El 18 de julio de 1918 el Ejército francés comenzó su ofensiva cerca de Soissons, en la que tuvo lugar una de las mayores intervenciones de los carros franceses hasta la fecha, con 245 Renault, 100 St. Chamond y 123 Schneider. Los pequeños Renault eran la vanguardia del ataque. Tras sobrepasar a las primeras oleadas de infantería, eran con frecuencia los Renault quienes proporcionaban el ímpetu del avance. Constituían el ingrediente crítico para determinar cuán lejos y con qué velocidad penetrarían los ataques locales. A menudo, los avances eran detenidos por la ausencia de nueva infantería que sostuviese el terreno conquistado por los carros o continuase el ataque.

Pero el verdadero problema continuaba siendo la ausencia de entrenamiento suficiente carros-infantería. Las unidades de carros ya tenían bastantes problemas en conseguir mantener su dotación completa, y nunca había el tiempo suficiente –o los carros suficientes– para practicar la colaboración entre carros e infantería. Todo carro operativo era retenido para su empleo en combate, ya que el entrenamiento provocaba su rápido deterioro mecánico. Después de unos pocos cientos de horas de actividad, los carros necesitaban una revisión a fondo. El entrenamiento carros-infantería generalmente se producía sólo en el propio campo de batalla. Pocas unidades de infantería mostraban aptitud alguna para operar con carros hasta su segunda batalla. Un oficial norteamericano escribió más tarde acerca de las unidades de carros Renault: «Si dispusieran de divisiones veteranas, entrenadas y apoyadas con carros, nada podría detenerlas».

La eficacia y el número creciente de unidades francesas de carros en los combates del verano de 1918, provocó diversos intentos alemanes para desarrollar mejoras tácticas con que enfrentarse a ellas. La aparición de grandes cantidades de Renault en los combates de verano anunciaba el fin de la hegemonía de la ametralladora en el campo de batalla. En las anteriores operaciones francesas nunca hubo carros suficientes para desafiar los nidos de ametralladoras, excepto en pequeños sectores. Sin embargo, la respuesta táctica alemana fue empezar a proteger las ametralladoras con pequeños fortines de hormigón. Éstos empezaron a aparecer en gran número a finales de verano de 1918; hacían más difícil y costoso para los Renault superar las ametralladoras, ya que generalmente era necesario que un FT armado con cañón se aproximase lo bastante como para disparar directamente en la tronera. A alcances tan cortos, los servidores de ametralladoras alemanes estaban entrenados para disparar a las rendijas de visión del Renault; las balas no penetraban el espeso blindaje frontal del Renault, pero las astillas arrancadas en el punto de impacto podían penetrar por las rendijas en el interior del carro y herir o cegar a los tripulantes. Pero los fortines resultaron ser una respuesta inadecuada al creciente número de Renault, ya que las condiciones más fluidas del campo de batalla en otoño de 1918 hacían más difícil el establecimiento de elaboradas líneas de defensa estática. El Ejército alemán empezó a darse cuenta de que una respuesta más satisfactoria sería alinear una contrapartida del Renault, que actuase como nido de ametralladoras móvil y protegido. Sin embargo, el

A la izquierda, arriba: en 1927, la Sección de Carros Ligeros del Cuerpo de Marines de EE UU, de la Fuerza Expedicionaria de la Costa Este, fue despachada a China durante los tumultos de Shangai. Estaba equipada con Six-Ton Tank, aquí en proceso de desembarcar. En los años 20, el mantelete de estos carros se modificó incorporando un escudo delante de la cubierta del cañón. (Foto: National Archives.)

A la izquierda, abajo: varios Renault FT fueron adquiridos por el jefe militar Chang Tso-Lin en los años 20, sirviendo en su Ejército de Manchuria privado contra otros señores de la guerra. Después de su muerte a manos de los japoneses, su hijo permitió la incorporación de los carros al Ejército Revolucionario Nacional de Chang Kai-shek. Aquí se ven en acción, hacia 1929, en el norte de China. (Foto: National Archives.)

carro ligero alemán LK1 no estaba listo para su producción masiva en 1918.

Los cañones de campaña continuaron siendo la principal amenaza para los carros: de los 440 Renault perdidos durante la guerra, 356 lo fueron a causa de la artillería. Las tácticas francesas destacaban la necesidad de que la artillería disparase granadas fumígenas para impedir que los artilleros enemigos atacasen los carros a alcances largos; sin embargo, una estrecha colaboración con la artillería francesa era difícil de conseguir. La principal ventaja de que habían disfrutado los Renault sobre los anteriores carros franceses o británicos era su pequeño tamaño y mayor número. Eran blancos mucho más difíciles de alcanzar y eran más rápidos que los St. Chamond o los Schneider. Raramente había una disponibilidad de artillería alemana en cantidad suficiente, por lo que los emplazamientos de cañones individuales podían ser atacados por varios carros a la vez. Un soldado alemán escribió acerca del enfrentamiento de su unidad con Renault norteamericanos cerca de St. Mihiel: «Flotas de pequeños carros, cada uno de ellos armado con un único cañón o ametralladora, aparecieron con la rapidez de comadrejas, alrededor y detrás de las posiciones de nuestros cañones, vomitando como engendros del infierno». A pricipios del otoño de 1918 algunas unidades alemanas empezaron a introducir cambios tácticos, que destacaban la necesidad de equipo contracarro masivo en los núcleos defensivos, con el objetivo de impedir que un gran número de carros pudiese ocuparse de los emplazamientos de cañones aislados uno por uno. Esta práctica nunca se difundió lo suficiente como para tener mucho efecto. En cambio, los carros ligeros se hicieron más numerosos y peligrosos.

Los fusiles contracarro no resultaron una gran amenaza para el Renault, aunque podían conse-

Japón adquirió un cierto número de carros de exportación Renault NC 27, que eran una versión modernizada del FT. En el servicio japonés se denominaron Tipo 89 Etsu B, y aquí se ven durante los combates cerca de Shangai, China, en 1931. (Foto: National Archives.)

Lituania compró 12 FT en 1923, armándolos con una ametralladora Maxim. Estos carros sirvieron en el Batallón de Carros de Radviliskis durante los años 20. (Foto: Just Probst.)

guir penetraciones a alcances cortos. Se constató que, en general, la torre poligonal era menos vulnerable a los fusiles contracarro que las torres Girod redondas, ya que la integridad de la plancha de blindaje plana era mayor. Las minas sí eran un grave problema para los pequeños Renault y podían destruir fácilmente un carro. Generalmente se usaron de forma improvisada, y no en número suficiente como para tener mucho efecto en la lucha contra los carros, destruyendo sólo 13 Renault durante la guerra. Por lo que se sabe, durante los combates de 1918 el Renault no se enfrentó nunca a un vehículo acorazado alemán.

El otro enemigo principal del carro Renault era la zanja contracarro; se eliminaron de la acción (temporalmente) muchos más Renault por las zanjas que por ninguna arma enemiga. Los Renault eran simplemente demasiado pequeños para cruzar las zanjas más anchas. Los embudos de impactos de artillería grandes también planteaban un auténtico problema. Los franceses trataron de superar esto con soluciones tanto tácticas como técnicas. Se suponía que las unidades de Renault no debían comprometerse en zonas de trincheras, sin tropas de ingenieros de apoyo o de infantería especialmente entrenada. Se suponía también que la infantería o los zapadores romperían las paredes de las zanjas con palas en unos cuantos puntos para permitir el paso, pero esto raramente funcionó en la práctica. La solución técnica fue poner en acción carros puente. En los últimos meses de la guerra estaba previsto que las unidades con Renault recibiesen una versión especial de apoyo, armado con un corto obús *«petoire»* BS de 75 mm. Este carro Renault de apoyo estaba asimismo equipado con puntos de sujeción para llevar un pequeño puente en la parte frontal, que podía colocarse sobre las zanjas contracarro. La guerra terminó antes de llegar a término dicho programa.

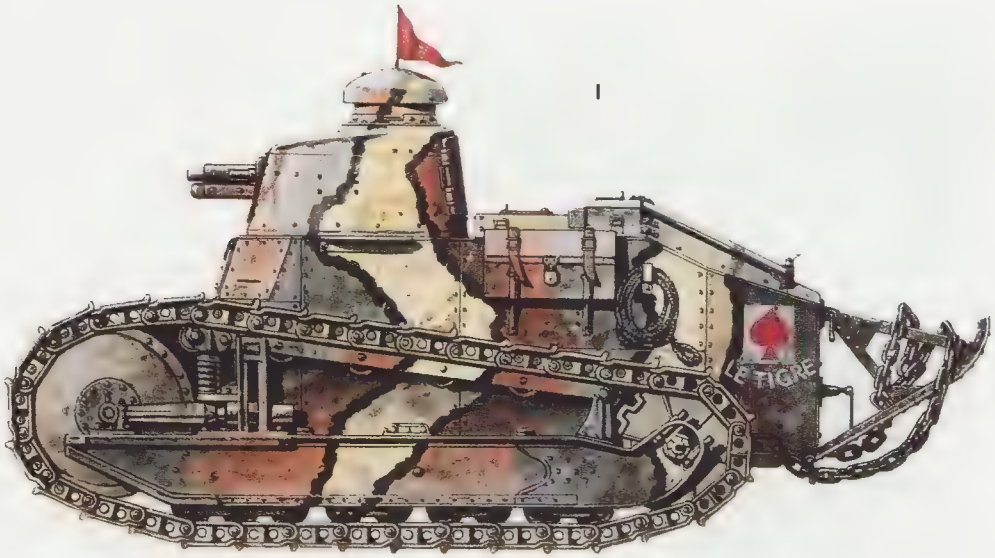
Los problemas mecánicos detuvieron más carros Renault que ninguna otra causa, salvo las zanjas. Las correas de ventilador fueron un dolor de cabeza constante hasta el final de la guerra. En una acción, una compañía de Renault FT norteamericanos gastó más de una correa nueva por carro en menos de un día. Los problemas se debían

Los soviéticos construyeron en 1928-31 el carro ligero MS-1, posteriormente llamado T-18, basándose en el diseño del Renault FT. A diferencia del FT estaban armados al mismo tiempo con un cañón de 37 mm y una ametralladora. Algunos estaban todavía en servicio en 1941. (Foto: National Archives.)

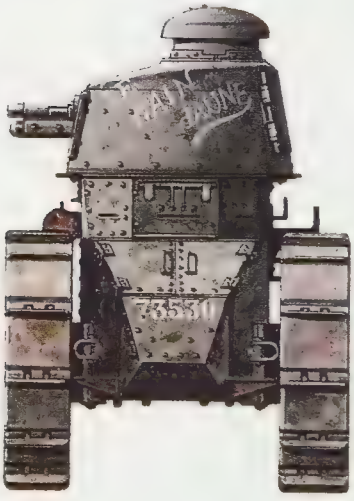
tanto a la mala calidad de las correas como a la inexperiencia de los conductores; las correas podían romperse si el motor se ponía súbitamente a demasiadas revoluciones, o saltar tras un arranque en frío. Además, después de un uso prolongado tendían a darse y a salirse, lo que ocurría muy frecuentemente y ocasionaba problemas aún más serios: si el conductor no se daba cuenta, el motor se recalentaba, los cilindros se bloqueaban o se rompía alguna biela y finalmente se partía el cárter del cigüeñal. No se halló ninguna solución técnica del problema durante la guerra, aparte de una cuidadosa formación de los conductores y un cambio frecuente de la correa. Las calamitosas consecuencias de este problema, aparentemente insignificante, ponen de manifiesto la inmadurez básica de la tecnología automotriz en que se basaban los primeros carros, así como el estado de agotamiento de las industrias de guerra francesas.

Rejuvenecimiento de la Artillería de Asalto

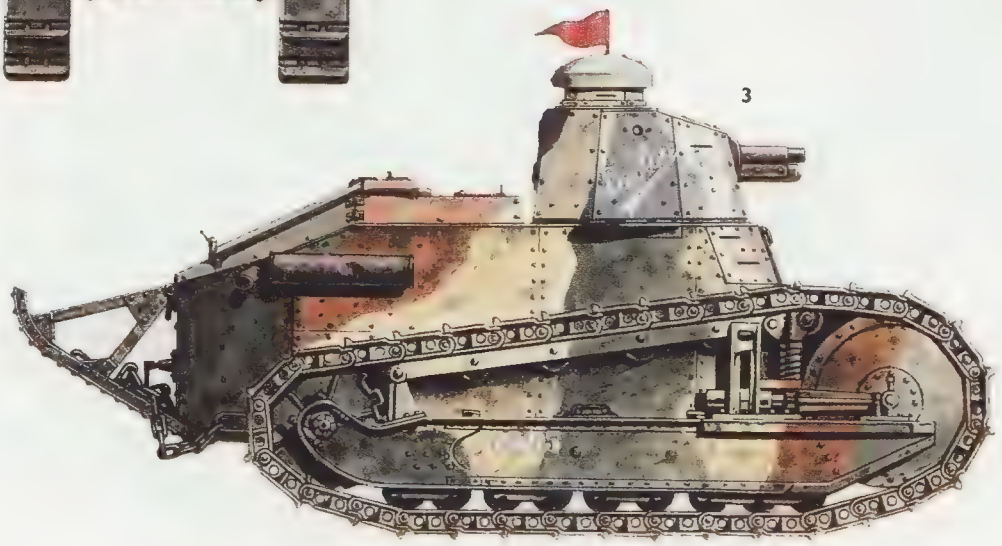
A finales del verano de 1918 el Renault FT empezaba a estar, por fin, disponible en gran número. En agosto se habían entregado más de 2.000, y el ritmo de producción estaba aumentando. En junio se formaron otros dos regimientos, y uno más tanto en julio como en agosto. En septiembre habían 21 batallones de FT franceses y dos norteamericanos. Estos últimos se suponía que iban a estar equipados con carros ligeros de fabricación norteamericana; sin embargo, éstos no estaban aún disponibles, por lo que el Ejército francés accedió a proporcionar equipo a tres batallones de carros ligeros. El primer comandante de los batallones de carros estadounidenses fue el tte. col. George S. Patton. (Curiosamente, el comandante del centro de entrenamiento de carros en EE UU era otro oficial que también se haría famoso en la Segunda Guerra Mundial, el tte. col. Dwight Eisenhower.) Los Renault intervinieron en diez batallas después



1



2



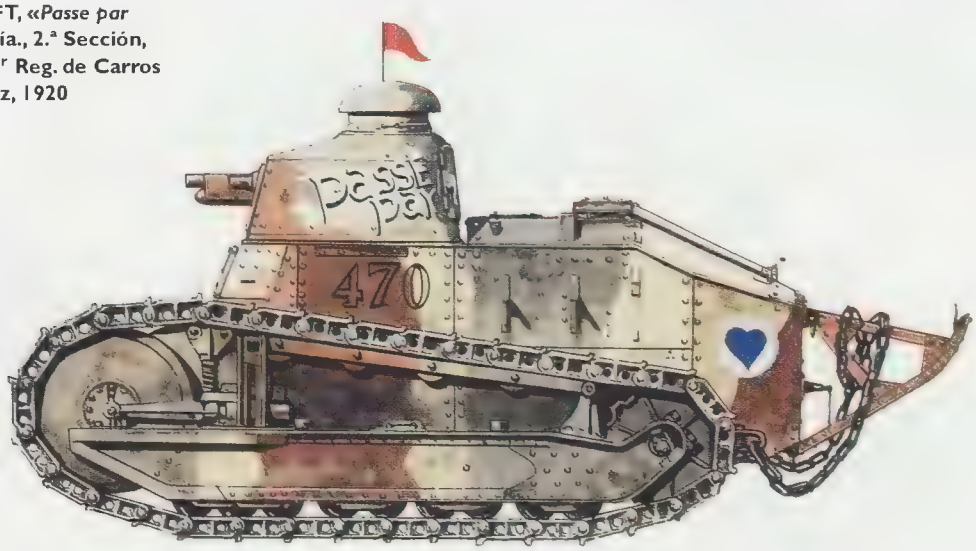
3

1: Renault FT Char Canon, «*Le Tigre*», 2.ª Cía., 1.ª Sección de un regimiento no identificado; frente occidental, 1918

2: Renault FT Char Canon, «*Le Nain Jaune*», de una unidad no identificada; frente occidental, 1918

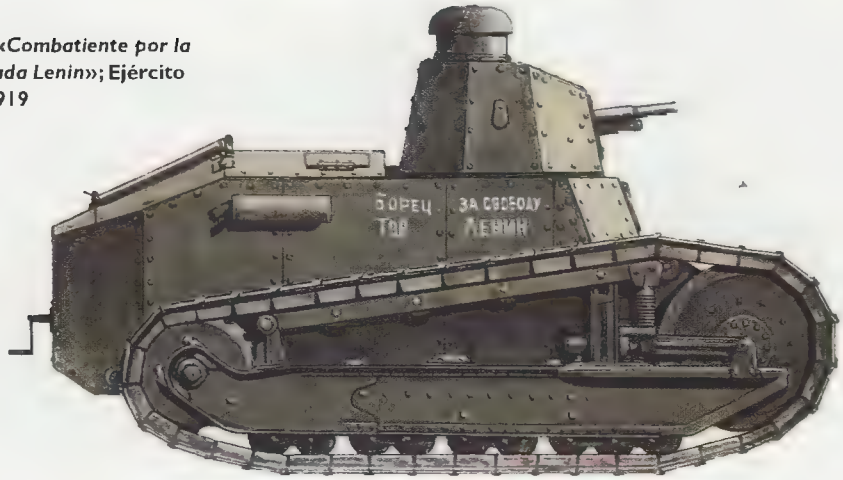
3: Renault FT Char Canon, «*Loulou*», de una unidad no identificada; frente occidental, 1918

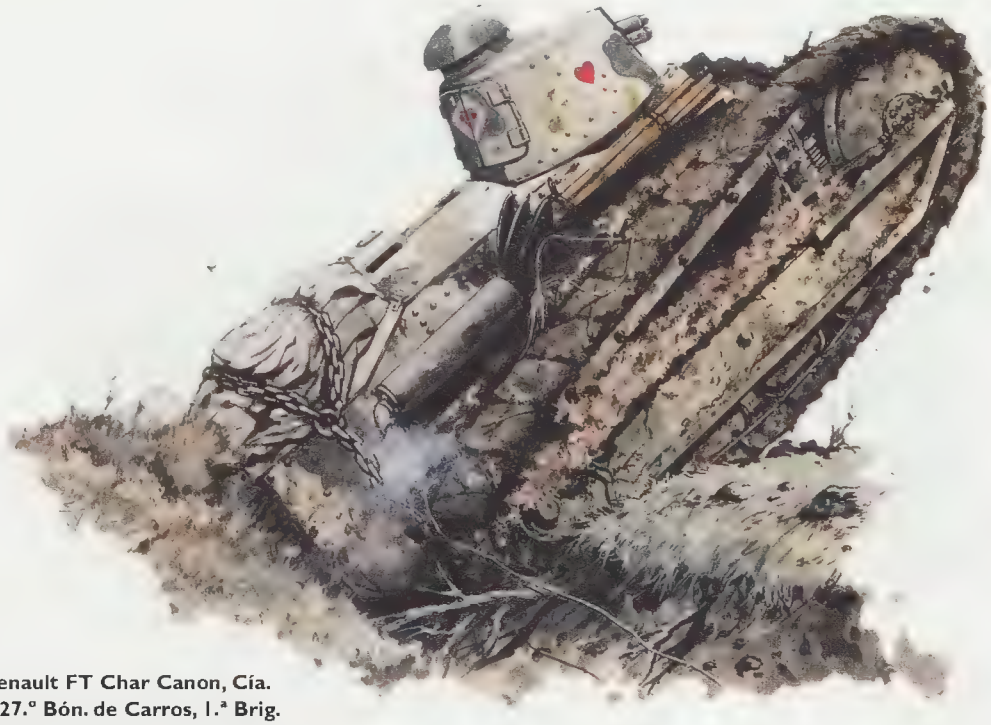
1: Renault FT, «*Passe par Tout*», 1.ª Cía., 2.ª Sección, 2.º Bón., 1.er Reg. de Carros polaco; Lodz, 1920



2: Carro Krasnoye Sormovo M, 7.ª Unidad de Carros; Ejército Rojo, Moscú, 1927

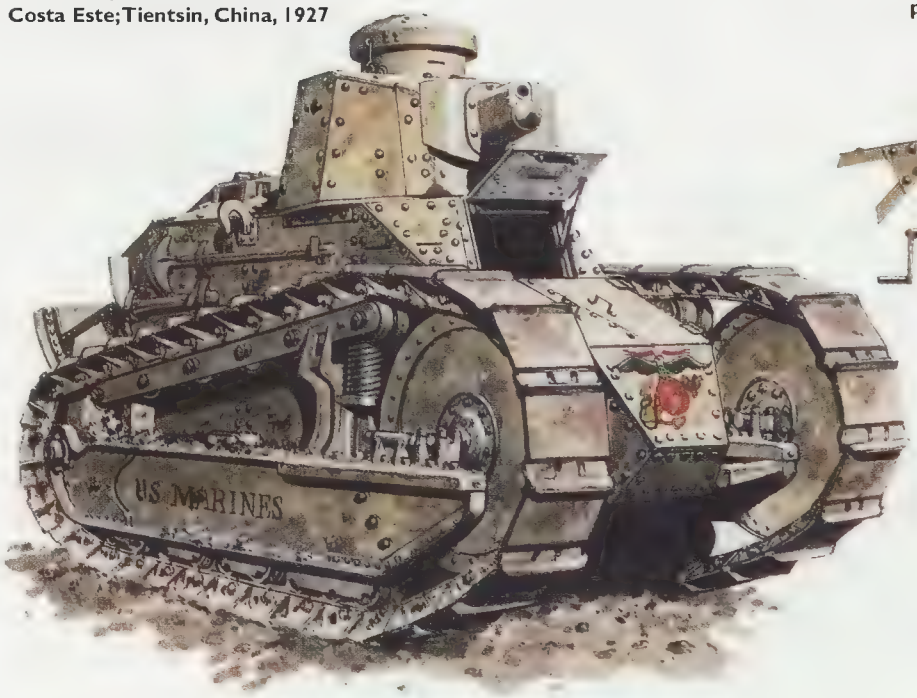
3: Renault FT «*Combatiente por la libertad camarada Lenin*»; Ejército Rojo, Moscú, 1919



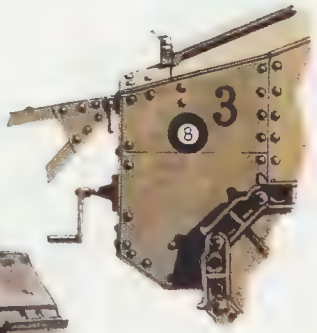


1: Renault FT Char Canon, Cía. C, 327.º Bón. de Carros, 1.ª Brig. de Carros de EE UU; St. Mihiel, sept. de 1918

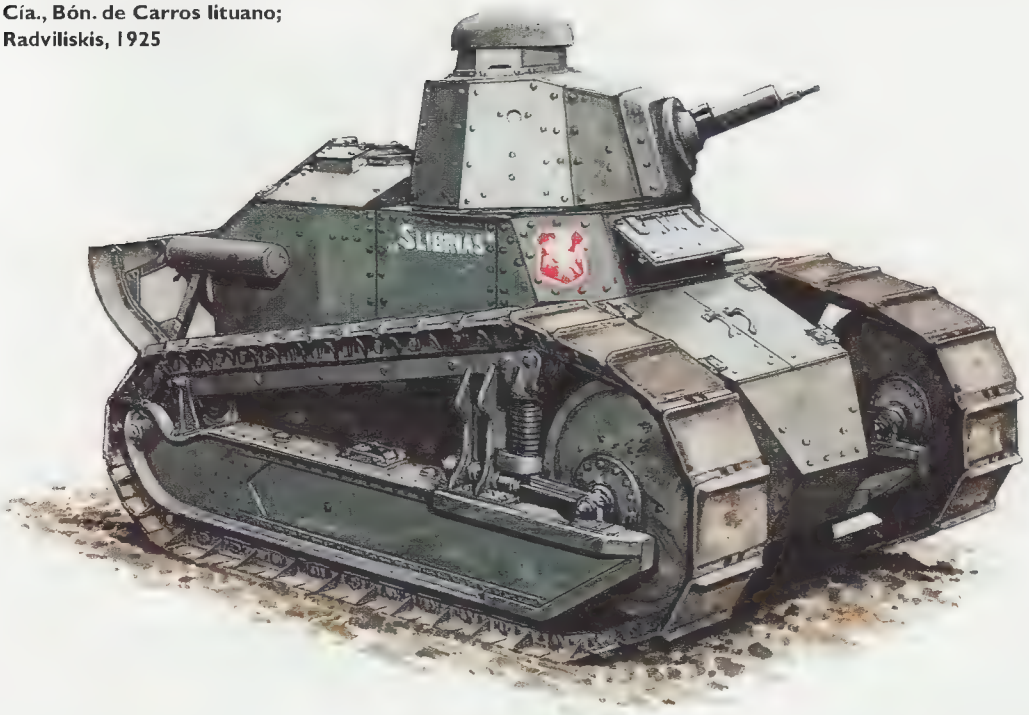
2: Six-Ton Tank, Sección de Carros Ligeros del USMC; Fuerza Expedicionaria de la Costa Este; Tientsin, China, 1927



Distintivo de la parte posterior del casco

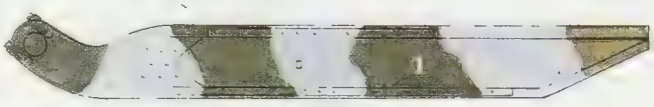


1: Renault FT (mod.), 3.ª Cía., Bón. de Carros lituano; Radviliskis, 1925

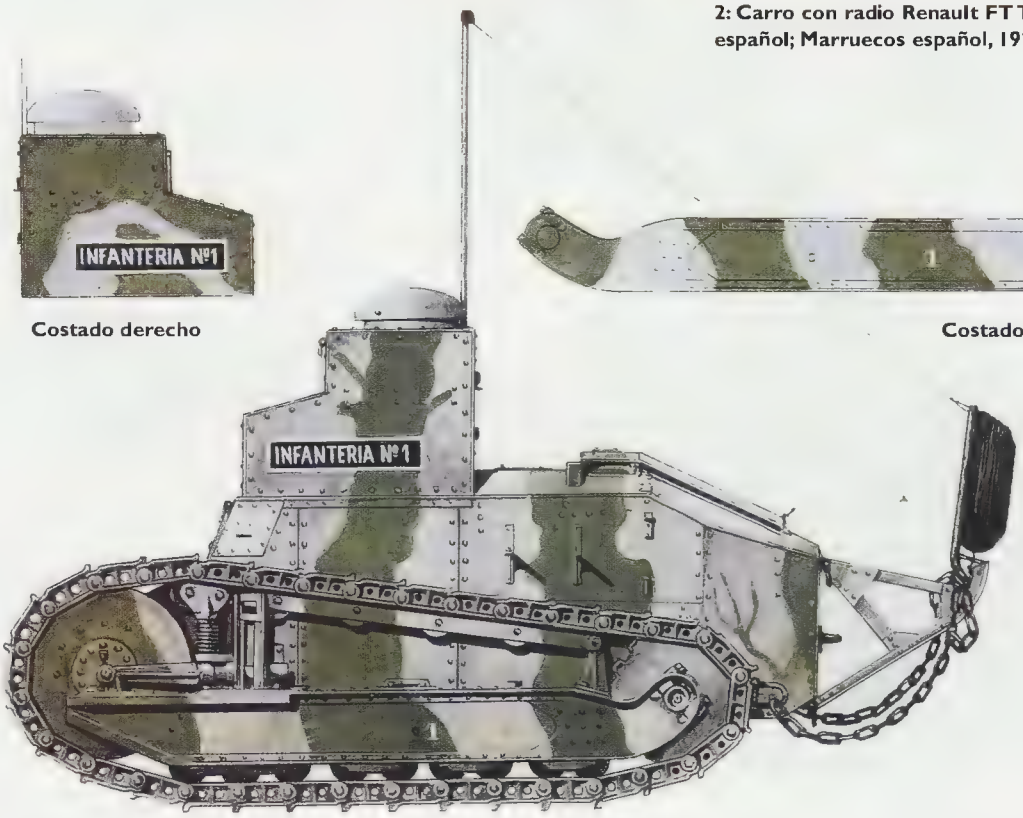


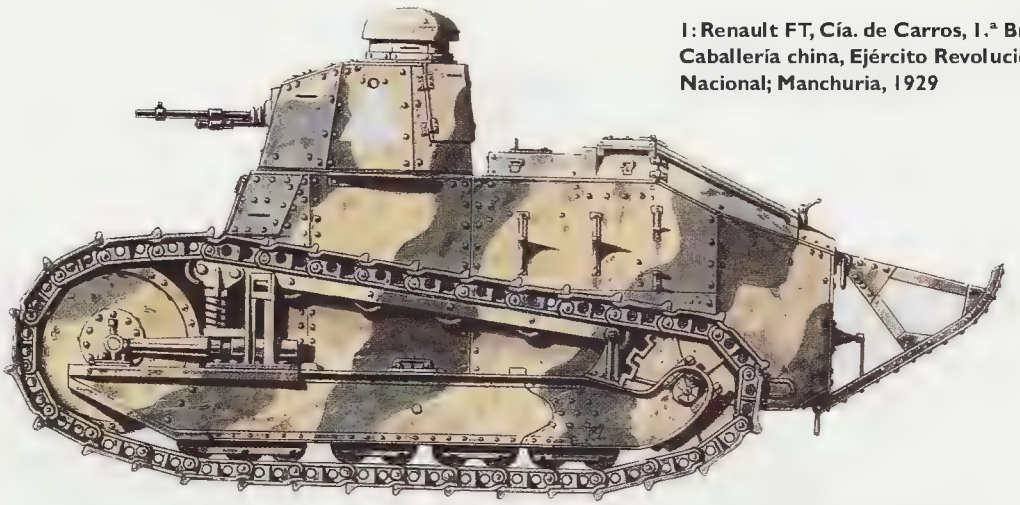
2: Carro con radio Renault FT TSF, Ejército español; Marruecos español, 1925

Costado derecho



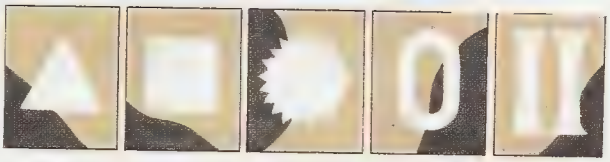
Costado derecho



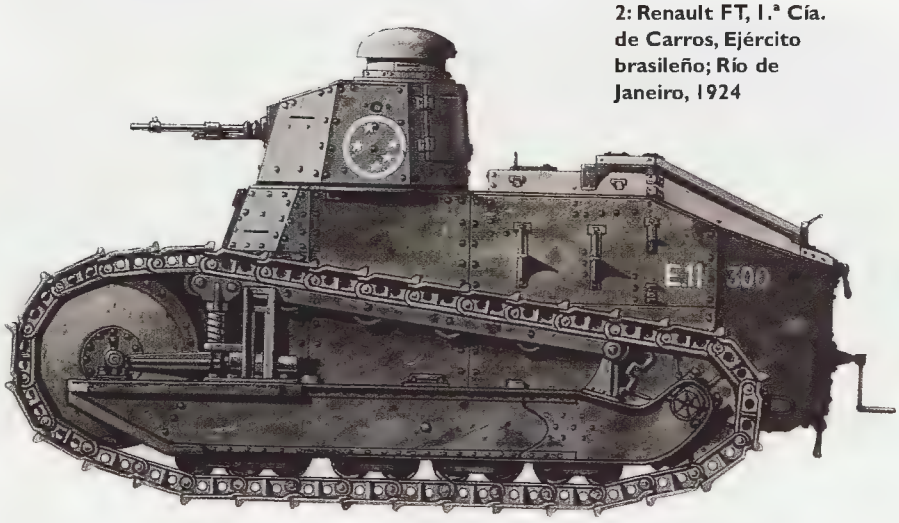


1: Renault FT, Cía. de Carros, 1.ª Brig. de Caballería china, Ejército Revolucionario Nacional; Manchuria, 1929

Insignia del Ejército del Manchukuo

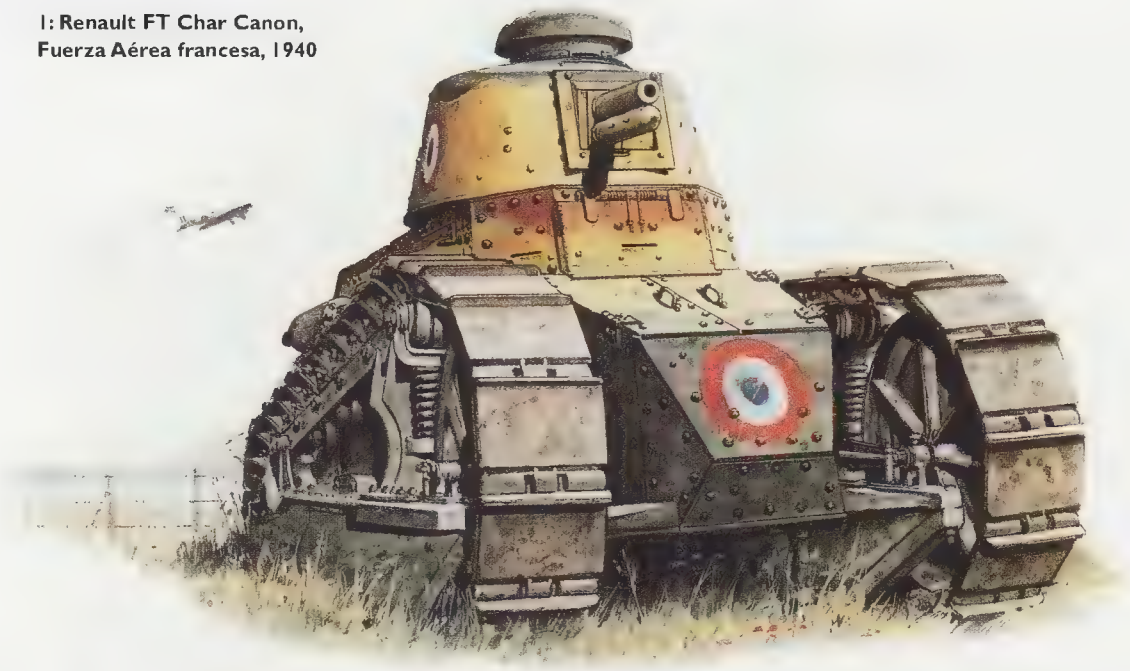


Insignias de torre del ERN, no identificadas

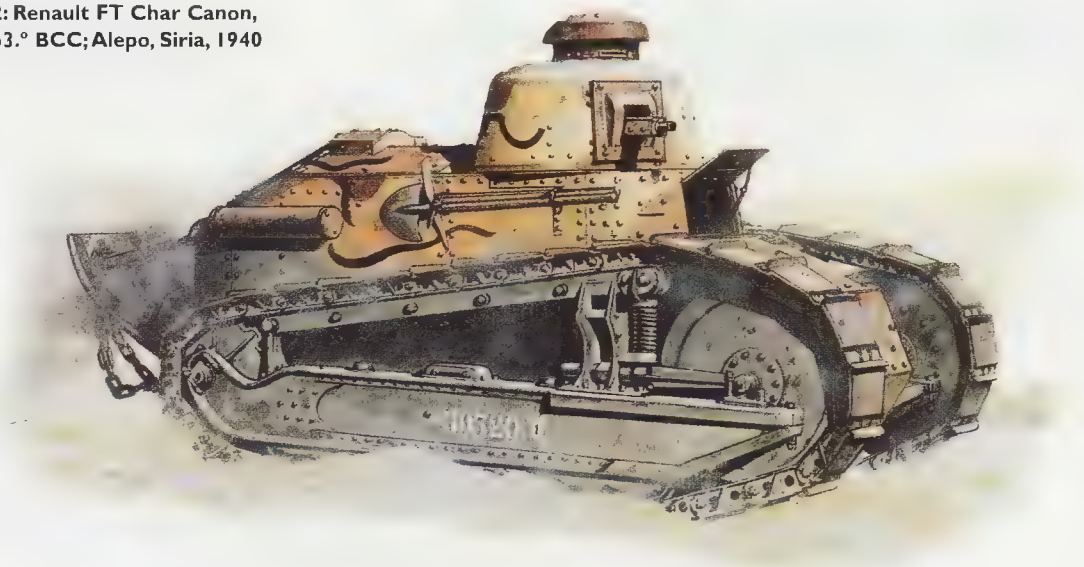


2: Renault FT, 1.ª Cía. de Carros, Ejército brasileño; Río de Janeiro, 1924

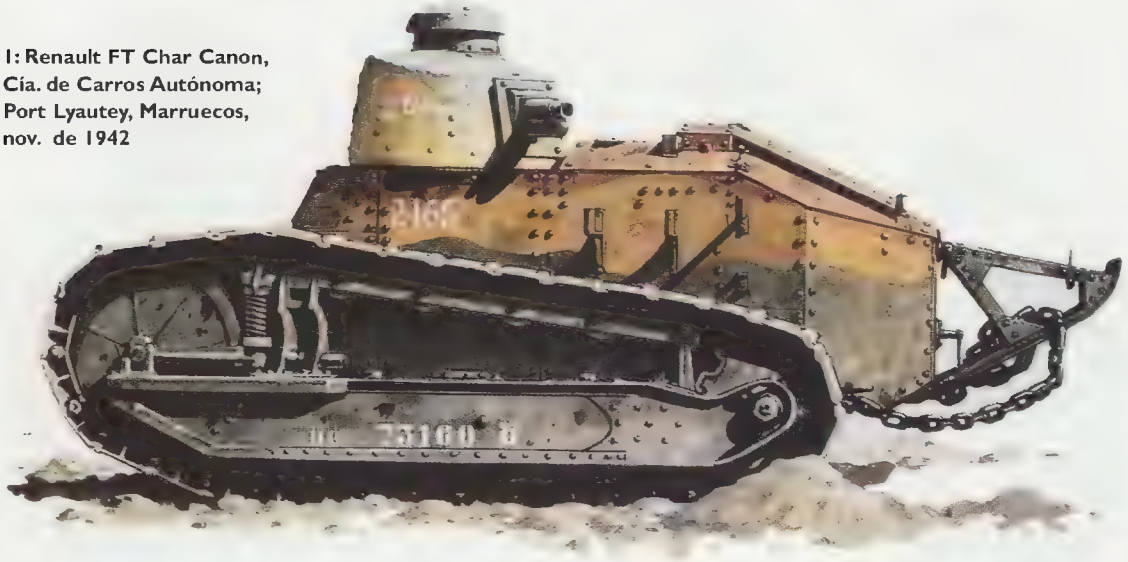
1: Renault FT Char Canon,
Fuerza Aérea francesa, 1940



2: Renault FT Char Canon,
63.° BCC; Alepo, Siria, 1940

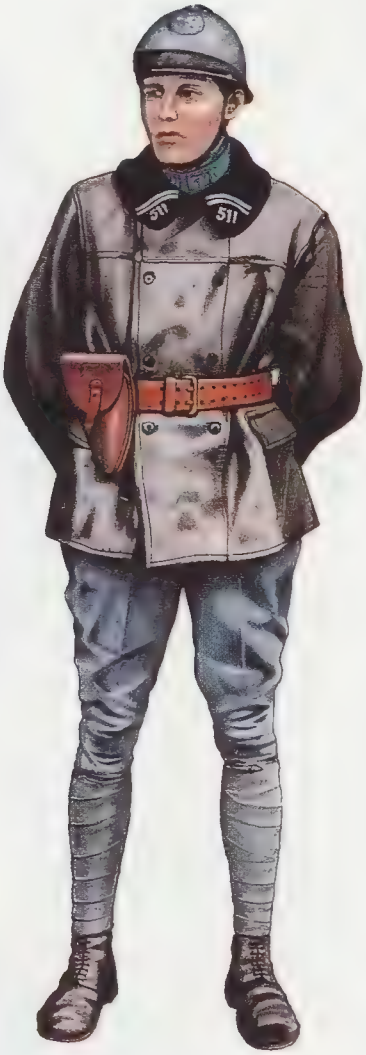


1: Renault FT Char Canon, Cía. de Carros Autónoma; Port Lyautey, Marruecos, nov. de 1942



2: PzKpfw 730(f), unidad de seguridad de aeródromos de la Luftwaffe; Francia ocupada, 1944

Insignia de la boina



2: Carrista francés, 1935

1: Soldado de Artillería de Asalto francés, 1918

3: Carrista francés, 1940

de la ofensiva de Soissons, generalmente con efectivos de compañía o de batallón. La siguiente acción importante llegó el 28 de agosto, cuando se utilizaron siete batallones del 502.°, 503.° y 505.° Régiments para dar apoyo al Décimo Ejército francés alrededor de Crécy-au-Mont y Crouy, durante cinco días de combates encarnizados. Coincidiendo con acciones británicas en Flandes, la lucha hizo retirarse a los alemanes de los últimos pedazos de territorio ganados durante la ofensiva de Ludendorff.

Lo significativo de los combates del verano no fue tanto el territorio reconquistado como los cambios en las tácticas. El punto muerto de las trincheras estaba finalmente terminándose. Los nidos de ametralladoras podían ser fácilmente eliminados por los carros, permitiendo que la infantería avanzase sin verse excesivamente entorpecida a lo largo de distancias inimaginables en 1916 o 1917. Los ataques no iban necesariamente precedidos de un fuerte bombardeo de artillería, ya que los cráteres resultantes estorbaban el paso de los carros.

Los Renault norteamericanos

Los 344.° y 345.° Batallones norteamericanos recibieron su bautismo de fuego en los combates cerca de St. Mihiel, el 12 de septiembre de 1918. Su auténtica prueba de fuego llegó a final de mes, durante las batallas del Mosa y del bosque de Argonne, que empezaron el 26 de septiembre y se eternizaron hasta el 1 de noviembre. Los dos batallones de carros norteamericanos estaban apoyados por tres batallones franceses, siendo esta operación una de las que implicó a un mayor número de Renault FT de toda la guerra. En el curso de la lucha sólo se emplearon carros de construcción francesa.

El Ejército de EE UU recibió 514 Renault FT en el transcurso de la contienda. El programa norteamericano de producción de carros no tuvo impacto alguno en la lucha a causa de los constantes retrasos. En 1917 se enviaron cuatro carros Renault y un juego de planos a EE UU, pero hubo que convertir sus medidas en el sistema métrico para adaptarlas a las herramientas norteamericanas. Además, las primeras versiones de los Renault enviadas a EE UU estaban prácticamente hechas a mano, con muchas pequeñas variaciones de diseño. No se habían resuelto todos los problemas de los Renault, por lo que hubo una corriente constante de modificaciones procedente de las fábricas francesas. El Renault de construcción norteamericana, llamado en código «Tractor Especial de Seis Toneladas», difería en muchos pequeños detalles del original francés. Se añadió un mamparo entre las cámaras del motor y de la tripulación, y se incluyó un arranque automático del motor. El motor Renault 18CV resultó imposible de reproducir por las firmas estadounidenses, por lo que en su lugar se adoptó un motor Buda.

El gobierno de EE UU solicitó 4.440 «Six-Ton Tanks Model 1917» a tres factorías de montaje: Van Dorn Iron Works, Maxwell Motor Company y C.L. Best Tractor Company. El primer carro de Van Dorn Iron Works no se completó hasta octubre de 1918, habiéndose terminado 64 al final de la guerra. Diez habían sido enviados a Francia y llegaron antes del Armisticio, pero no a tiempo de entrar en combate. A finales de 1918 se habían completado 209, y se decidió terminar un total de 950 carros en función de las existencias de componentes acabados y otros materiales. Estos carros se completaron en 1919 y constituyeron el grueso de la fuerza acorazada del Ejército de EE UU hasta bien entrados los años 30, junto con 213 Renault FT traídos de Francia.

Italia había recibido tres FT en junio de 1918, pero los franceses se mostraron remisos a proporcionar los suficientes para formar unidades de combate. Los planes para construir el Renault FT en Italia fueron truncados por la guerra. Después de la misma, Italia se embarcó en su propio carro ligero, el Fiat 3000, derivado del FT.

La ofensiva final

El 26 de septiembre de 1918, siete batallones de Renault iniciaron operaciones en Flandes y Champaña como parte de la ofensiva final aliada. Los combates de septiembre-octubre estuvieron marcados por el mal tiempo y la tenaz resistencia germana en posiciones fuertemente fortificadas. No obstante, las ametralladoras y la artillería solas ya no podían detener un resuelto ataque de infantería si éste iba apoyado por carros. A partir de mediados de octubre, tres regimientos más, totalizando nueve batallones adicionales, intervinieron en otros frentes como parte de la ofensiva general. Las acciones de los batallones de carros franceses han suscitado poca atención histórica. Durante los años 20 y 30, los defensores de la mecanización ig-

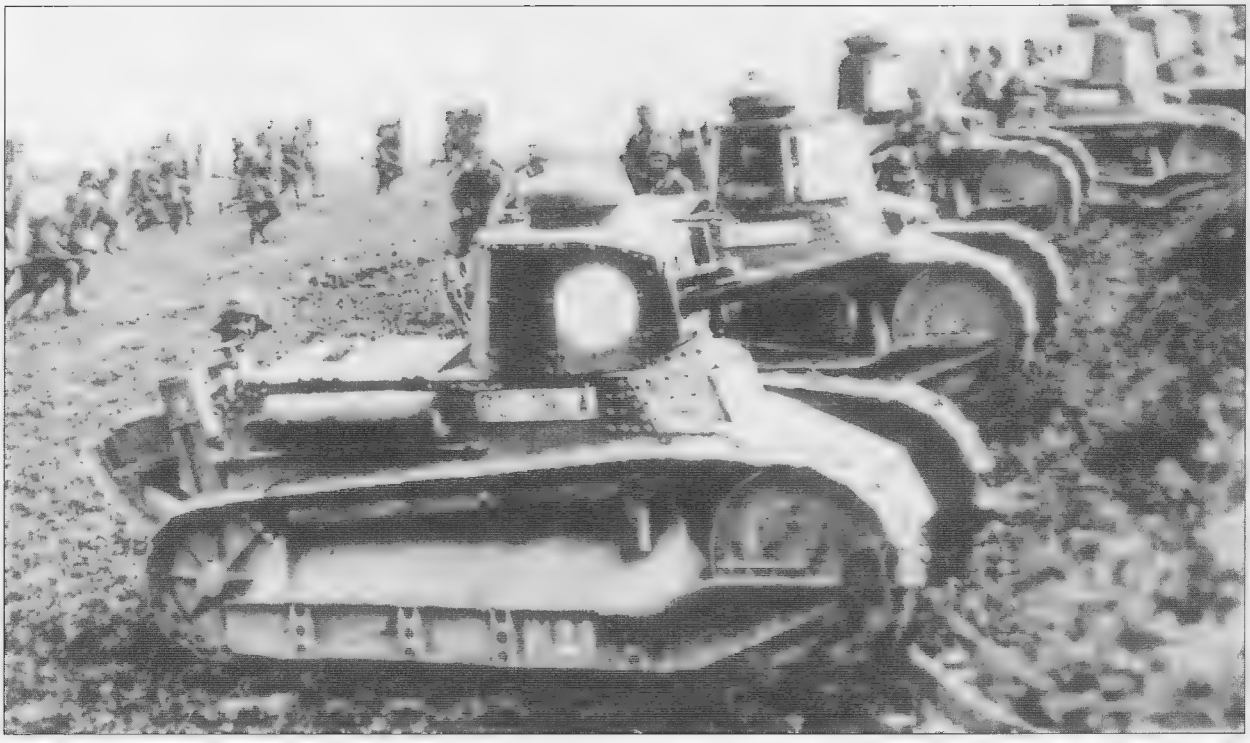
noraron estos enfrentamientos, considerándolos meros ejemplos de tácticas primitivas de apoyo a la infantería. No encajaban en el sueño grandioso de majestuosas ofensivas por parte de formaciones masivas de carros con penetraciones profundas.

Juzgadas según los exigentes baremos de los entusiastas del carro, como Estienne y sus homólogos británicos, las acciones de los carros franceses en 1918 no fueron especialmente impresionantes. Pero los sueños de los pioneros del carro no eran realistas dado el primitivo estado del equipo disponible en 1918. Los pequeños Renault no eran realmente capaces de realizar operaciones prolongadas; tras unos días combatiendo estaban mecánicamente agotados. Pocas unidades tenían más de la mitad de sus efectivos después de dos días de dura lucha e, inevitablemente, cierto porcentaje de carros se quedaba atascado en zanjas y cráteres de proyectil. Los Renault tenían una autonomía máxima de sólo unos 40 km antes de tener que repostar, lo cual era una aventura muy incómoda en áreas intensamente bombardeadas, puesto que los camiones no podían llegar hasta los carros. El combustible había que llevarlo en remolques arrastrados por los carros.

Juzgadas según baremos más realistas, las unidades de Renault cumplieron con su cometido. El Ejército francés, que había estado casi tan roto en la primavera de 1917 como el Ejército ruso, se rejuveneció y volvió a la lucha. Aunque no puede atribuirse el mérito sólo a los Renault, la disponibilidad de grandes cantidades de carros ligeros remontó enormemente la moral de la abatida infantería: los *poilus* ya no se enfrentaban solos a las ametralladoras. En lugar de ello, podían avanzar a cubierto de los pequeños carros, viendo cómo su verdugo, el nido de ametralladoras, era aplastado y vencido por aquellos. No hubo grandes avances en 1918 para los Renault, sino sólo un monótono rosario de pequeños y rudos enfrentamientos entre los Renault y las posiciones defensivas alemanas. Estas escaramuzas pueden no haber representado el nacimiento de la *blitzkrieg*, pero ciertamente anunciaban el fin de la guerra de trincheras.

Se construyeron un total de 3.177 Renault FT durante la guerra, de los que unos 1.950 procedían de Renault. Después de la guerra Renault completó

Italia había planeado en principio fabricar el Renault FT, pero estos planes nunca se materializaron. En su lugar, en 1919 se inició la producción de una versión local mejorada, el Fiat 3000. Los distintivos de este Fiat 3000 Mod. 30 con cañón 37/40 lo identifican como el del comandante de la compañía (disco blanco), 2.ª Cía., 4.º Bón., 1.er Regimiento de Carros.



unos 570 carros más, siendo la producción total de mas de 3.800 carros de todos los modelos ,sin contar la producción norteamericana). El Renault constituyó uno de los principales productos de exportación de armas francesas después de la guerra. También intervino en combates, mas que ningún otro carro, en los años de entreguerras. Su pequeño tamaño lo hacia ideal para su envío a tierras distantes, donde su construcción simple resultó especialmente favorable.

EL CARRO RENAULT FT, 1919-1939

La Gran Guerra puso fin a la lucha en Europa occidental, pero en otras areas continuaron las hostilidades. Con el derrumbamiento de los imperios zarista, otomano y austro húngaro, una docena de pequeñas guerras estallaron sobre sus restos. Se enviaron unidades de carros franceses a Europa central y los Balcanes para mantener la paz. El fin de la guerra también hizo de fermento en algunas de las colonias y posesiones imperiales en África y Asia. El Renault FT entró en combate en un número sorprendente de estas guerras: era lo bastante pequeño como para ser transportado fácilmente por mar o por ferrocarril y resultaba un arma de alta tecnología en su momento; muchos ejércitos nacientes buscaron los carros Renault tanto por prestigio como por utilidad, del mismo modo que hoy día los estados del Tercer Mundo adquieren cazas a reacción.

Rusia

En otoño de 1918, la 303.ª compañia de AS (Artillerie Spéciale fue secretamente transferida a Rumania vía Salónica, en un intento de apoyar los planes rumanos para volver a entrar en la guerra del lado de los Aliados. Los carros se desembarcaron el 4 de octubre de 1918, pero no entraron en acción debido a la confusa situación del momento. Fueron reembarcados y se pusieron en camino hacia otra aventura, esta vez en la Rusia revolucionaria. La compañia estaba mandada por un sobrino del gral. Estienne, el cap. Gayet. Desembarcó en el puerto de Odessa, en el mar Negro, el 18 de diciembre de 1918.

Odessa era una ciudad aspera incluso en tiempo de paz, algo así como una versión sórdida y provinciana del puerto de Marsella, y con la guerra civil se había convertido en un agujero especialmente pestilente. La compañía de carros padeció los mismos problemas de moral que las tropas de las dos divisiones francesas y dos griegas que ya estaban en la zona. No sentían un gran entusiasmo por arriesgar el cuello en resolver los problemas rusos, ahora que la Gran Guerra había terminado. Para que el ambiente fuera aún mas cosmopolita, había una división polaca estacionada en la ciudad, formada por antiguos miembros del viejo Ejército zarista, mas una mescolanza variopinta de poco entusiastas unidades rusas. Los carros fueron utilizados por primera vez el 7 de febrero de 1919, en combinación con un tren blindado de rusos blancos, para apoyar un ataque de la infantería polaca cerca de Tiraspol. La compañia apoyó posteriormente a tropas griegas cerca de Berezovka, lugar donde fue abandonado el primer carro debido a problemas mecánicos después de incendiarlo. Sin embargo, éste iba a ser el primer carro soviético. Fue restaurado y enviado a Moscú como regalo para Lenin y posteriormente sirvió de modelo para el carro KS.

El 21 de marzo de 1919 se perdieron otros cinco carros en un enfrentamiento poco propicio contra un tren blindado bolchevique, en el curso de acciones contra la 1.ª División Zadnieprovsky bolchevique; éste fue probablemente el primer encuentro en que el FT se enfrentó a un vehiculo acorazado enemigo. Cuatro de los carros fueron recuperados por los bolcheviques y enviados a la Factoría de Locomotoras de Jarkov ,KhPZ para su reconstrucción. Se emplearon para formar el Escuadrón Acorazado de Cometidos Especiales, consistente en dos secciones de automóvies blindados y la sección de cuatro carros «Reno». Este escuadrón acorazado entró por primera vez en combate en apoyo del 14.º Ejército soviético, en el curso de un ataque cerca de Novomoskovsk contra las fuerzas de rusos blancos de Deniken. Hay cierto misterio sobre la suerte de esta unidad, ampliamente ignorada en las historias soviéticas. El honor de ser la primera unidad acorazada soviética en entrar en combate se atribuye generalmente a la 2.ª Unidad de Carros, equipada con tres carros británicos Mk. V capturados, aún cuando no lo hizo hasta el 2 de julio de 1920 contra los polacos. Probablemente, el escuadrón de «Reno» perdió todos sus carros frente a las fuerzas de Deniken. Ello

explicaría su disolución en Moscú en septiembre de 1919, y la amnesia oficial sobre su embarazoso papel en la historia de los carros soviéticos.

Igualmente misterioso es el uso de carros Renault FT por parte de las fuerzas de Deniken en el sur de Rusia. Por lo que parece, los franceses abandonaron los restantes Renault de la 303.ª de AS cuando se fueron de Odessa en abril de 1919, lo que equivale a unos diez carros. Hay fotografías que muestran Renault en servicio con las fuerzas de los rusos blancos, pero no se hace mención de ellos en los informes de unidades de carros, y al igual que la mayor parte de carros de los blancos, acabaron finalmente en manos de los bolcheviques. Éstos podrían haberse hecho también con los siete FT perdidos por los polacos en las luchas de 1920; y hay indicios de que se envió un pequeño número de FT a las tropas rusas blancas de Vladivostok, que también podrían haber terminado en manos de los soviéticos. Los franceses persuadieron a los finlandeses de que «prestaran» tres Renault FT para apoyar las acciones de unidades de rusos blancos en el norte de Rusia, cerca de Petrogrado; estos carros regresaron posteriormente a Finlandia.

En 1919 los bolcheviques decidieron fabricar una copia del «Reno» en la Factoría Sormovo del Almirantazgo, en Nizhni Novgorod. El proyecto se inició en octubre de 1919 bajo la dirección de N.I. Jrulev; y el primer vehículo, llamado «Combatiente por la libertad camarada Lenin», estuvo listo para pruebas en agosto de 1920. Entró en servicio en el Ejército Rojo en diciembre del mismo año, siendo presuntamente seguido por 14 más en 1921. El nuevo carro se llamó de diversas formas: tipo «M» (de *Maly*, pequeño), Russkiy Reno, o carro KS, por la factoría Krasnoye Sormovo donde fue construido, aunque de hecho era prácticamente idéntico al Renault francés original. Hasta los «Six Ton Tanks» carros de seis toneladas norteamericanos, construidos con planos de Renault y ayuda del fabricante, tenían diferencias de detalle significativas con respecto a los diseños originales franceses. Es probable que los carros KS fuesen simplemente reconstrucciones de carros fuertemente dañados en combate y recuperados de Polonia y del sur de Rusia. Los Russkiy Reno, fuese cual fuese su origen, se convirtieron en una presencia fija popular en los desfiles de la plaza Roja a principios de los años 20, cuando servían en la 7.ª Unidad de Carros. En 1927, el prof. V. Zaslavsky dirigió un intento de desarrollar un Renault FT mejorado, empleando nuevos motores italianos Fiat fabricados bajo licencia, lo que dio finalmente como resultado el carro ligero T 18, del que se construyeron unos 960 de 1928 a 1931, convirtiéndose en el tipo de carro más numeroso de los años 20. El Ejército soviético tenía todavía unos 400 T 18M modernizados cuando estalló la guerra con Alemania en 1941.

A la izquierda, arriba, se enviaron Renault FT a Oriente Medio, primero para luchar contra los turcos en 1920, y luego para sofocar una revuelta drusa en Siria, en 1925. Posteriormente se convirtieron en un componente regular de la guarnición establecida en Siria. Estos Renault que desfilan en Siria a mediados de los años 30 son del tipo modernizado, con la ametralladora Lebel Mod. 3 en lugar de la incómoda y vieja Hotchkiss Mod. 4. (Foto. National Archives.)

A la izquierda, abajo: el Renault FT fue la espina dorsal de las fuerzas acorazadas francesas hasta la segunda mitad de los años 30, cuando empezó a ser sustituido por el Renault R-35, a partir de 1937. En la foto, un par de Renault en maniobras a mediados de los años 30. El carro de la izquierda es un *char canon*, mientras que el de la derecha es un *char mitrailleur* modernizado con la ametralladora Lebel Mod. 31. (Foto. National Archives.)

Polonia

Después de la Gran Guerra, el uso más extenso de carros Renault en combate tuvo lugar en las fronteras orientales de Polonia. Ningún regimiento combatió tanto y durante un período de tiempo tan prolongado como el 505.º Régiment français/1.er Regimiento de Carros polaco. Los franceses, para sostener a la nuevamente independiente Polonia, proporcionaron una considerable ayuda en el equipamiento de su ejército; en 1919 Francia accedió a las demandas polacas de carros, ofreciendo transferir gradualmente una unidad de carros francesa. El 505.º Régiment, mandado por el cte. J. Mare, era una especie de «unidad internacional» que ya había sido utilizada para apoyar a las tropas norteamericanas durante los combates de 1918. Se decidió emplear partes de esta unidad para formar un regimiento conjunto franco polaco, debiendo los polacos hacerse ulteriormente cargo del mismo cuando estuviesen suficientemente entrenados. La unidad fue transferida de la región de los Vosgos a Lodz, en Polonia occidental, en mayo junio de 1919, siendo designada 1.er Regimiento de Carros polaco (*1 Pulk Czolgow Pols-*

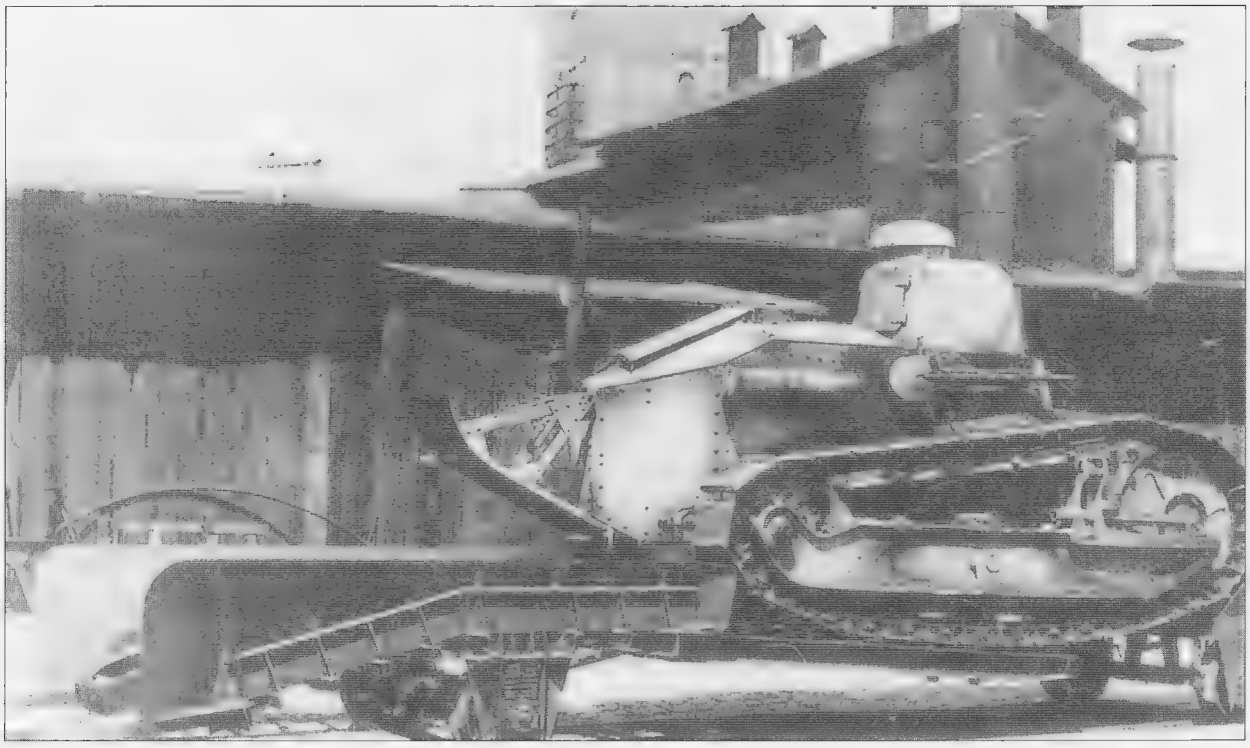
kich). En total se enviaron 120 carros, 72 con cañón y 48 con ametralladora.

La 2.ª Compañía de Carros fue la primera en entrar en acción, cerca de Bobruisk, en agosto de 1919. Perdieron dos carros, uno de ellos en un enfrentamiento con el tren blindado bolchevique BP n.º 4. A su regreso a Varsovia tras el combate, la mayoría de tripulaciones francesas volvieron a su país, aunque algunos oficiales franceses se quedaron como asesores. El 1.er Batallón (1.ª y 2.ª Compañías) fue enviado a apoyar operaciones en el noroeste de Polonia, contra Bielorrusia y Lituania, y el 2.º Batallón (3.ª y 4.ª Compañías) fue despachado a Ucrania.

El Ejército polaco había avanzado profundamente en Ucrania en la primavera de 1920, pero en mayo la caballería del Ejército Rojo inició contraataques que finalmente hicieron retroceder a los polacos de nuevo hacia el oeste. Las dos compañías tuvieron la ingrata tarea de actuar como retaguardia para cubrir la retirada polaca frente al jactancioso 1.er Ejército de Caballería de Budyonny. Los problemas mecánicos amenazaban a menudo con incapacitar a las unidades. Una forma de evitar el desgaste de los carros conservando su valor combativo era montarlos en vagones plataforma, los cuales podían entonces desplazarse como minitrenes blindados. La lucha en la primavera de 1920 consistió en una serie de decepcionantes retiradas con poco o ningún apoyo de infantería, dejando muchas veces los carros atrás abandonados a sus recursos. La actuación de las dispersas tripulaciones fue ejemplar, y las aisladas compañías consiguieron generalmente salir de las situaciones más desesperadas. Hubo encuentros ocasionales con fuerzas acorazadas bolcheviques, poniendo el 2.º Batallón fuera de combate dos automóviles blindados como mínimo. Casi todas las compañías de carros fueron devueltas a Polonia central en verano para reconstruir sus desgastados vehículos.

A mediados de agosto, con el Ejército Rojo aproximándose rápidamente a Varsovia, los asesores franceses insistieron en que se agrupasen los carros para defender la capital. Finalmente, tras reunir tres compañías y organizarlas en un grupo

En los años 20, durante la guerra contra los bolcheviques, el 1.er Regimiento de Carros polaco instaló a menudo carros sobre vagones plataforma, para preservarlos mecánicamente. Después de la guerra desarrollaron el *Drezyna Pancerna R*, el cual llevaba un sistema que permitía al carro propulsarse a sí mismo a lo largo de la vía. Se emplearon en reconocimiento de vías férreas por delante de los trenes blindados. (Foto: Janusz Magnuski.)

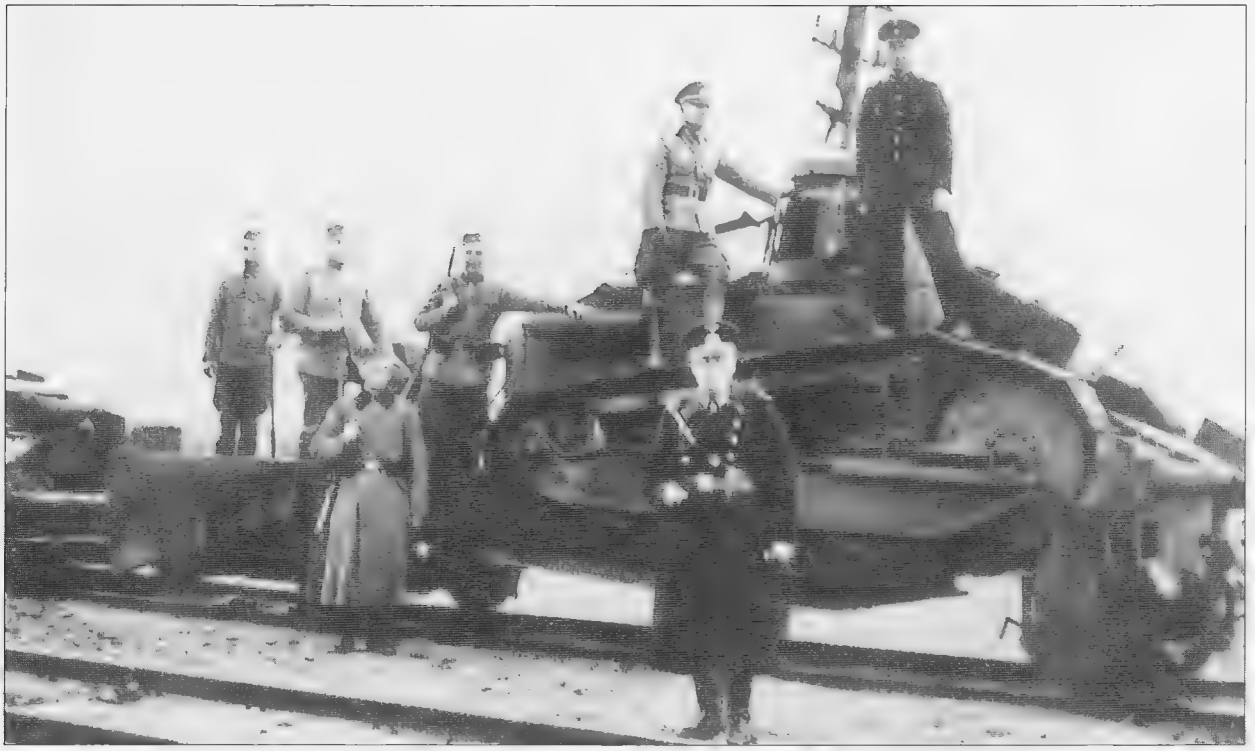


acorazado especial bajo el mando del cte. Nowicki, y junto con tres trenes blindados, el Ejército polaco estaba listo para pasar a la ofensiva. El 17 de agosto el grupo despejó con éxito la ruta principal hacia Minsk Mazowiecki, con los trenes abriéndose camino a cañonazos a través de las estaciones que conducían al objetivo, mientras los carros en los flancos limpiaban los bosques y pueblos adyacentes. Muchos carros quedaron completamente averiados, por lo que cinco de la maltrecha 2.ª Compañía fueron montados en vagones plataforma. Se los destinó a copar la caballería soviética en retirada, por medio de un avance hacia Mlawa el 20 de agosto, que rebasó a la 18.ª División de Infantería y permitió capturar su cuartel general. El cuerpo acorazado ocupó sus posiciones para bloquear la retirada del Cuerpo de Caballería de Gai, que había sido la fuerza de choque bolchevique principal en el ataque a Varsovia. El cte. Nowicki, a bordo del tren blindado *Danuta*, resultó muerto por fuego de artillería cuando el tren se encontró en medio de la caballería bolchevique en retirada, en la brumosa mañana del 23 de agosto; pero el resto del grupo acorazado ayudó a formar la trampa final que obligó al Cuerpo de Caballería a retirarse a la neutral Prusia Oriental.

La lucha en Polonia fue notable en diversos aspectos. Hizo que los Renault participaran en operaciones móviles sostenidas, completamente distintas a todo lo visto en el frente occidental de la Gran Guerra. Sólo 12 carros fueron puestos fuera de combate, principalmente por fuego de artillería, y sólo se abandonaron siete a los bolcheviques. Esto puede atribuirse a la fiabilidad de los Renault, pero también a la tenacidad y destreza de las tripulaciones polacas, capaces de improvisar en las condiciones más primitivas. Las heroicas acciones de este regimiento fueron recompensadas con la concesión de 34 Virtuti Militari –la más alta condecoración militar polaca– a las tripulaciones de carros de la unidad.

Los polacos adquirieron un pequeño número de nuevos FT después de la guerra para compensar las pérdidas, incluyendo el carro TSF con radio. Para reducir el desgaste, el Taller Central de Camiones (CWS) construyó 25 carros de entrenamiento *Zelazniak*, empleando plancha de acero no blindada y algunos componentes excedentes del FT, como motores y embragues. Los polacos llevaron asimismo a cabo un activo programa para modernizar el FT, incluyendo el uso de una nueva oruga, desarrollada por S. Kardaszewicz, en unos 65 carros. Uno de

Durante la Guerra Civil española ambos bandos se hicieron con un pequeño número de Renault FT. En 1937 los republicanos consiguieron adquirir otros 16 en un trato secreto con Polonia. Fueron utilizados principalmente en el área de Madrid. (Foto: National Archives.)



Un *Drezyna Pancerna R* polaco capturado por los alemanes durante los combates de 1939. En 1939 los polacos utilizaban unos 32 de estos vehículos para dar apoyo a sus trenes blindados, así como tres compañías de carros Renault FT convencionales. (Foto: Janusz Magnuski.)

los intentos más insólitos fue el desarrollo de un vagón de tren especial, producto de las experiencias de 1920. El FT podía subir a este vagón y propulsarse con su propia energía. Se utilizó en combinación con trenes blindados para reconocimiento de vías férreas. A mediados de los años 30 el inventario polaco contaba con 174 Renault (incluidos 10 NC-1 y otros derivados del Renault).

Exportaciones a Europa

El FT fue el carro escogido por los Estados bálticos. Finlandia adquirió 32 en 1919 (14 con cañón, 18 con ametralladora) de los que tres fueron prestados a los rusos blancos, como ya se ha mencionado. La vecina Estonia compró 12 Renault en 1924 (cuatro con cañón, ocho con ametralladora) que formaron, junto con cuatro carros Mk. V británicos dos compañías de su Regimiento de Autocarros. Lituania adquirió 12 Renault en 1923, pero los armó con ametralladoras pesadas Maxim de 7,92 mm en lugar de la Hotchkiss habitual. Letonia fue el único país de la región que no adquirió Renault, pero en los años 30 se hizo en cambio con seis Fiat 3000. El Ejército checoslovaco compró siete Renault, principalmente para entrenamiento y pruebas tácticas. Yugoslavia adquirió una mezcla de 48 Renault FT y M27/28 en los años 20, los cuales permanecieron en servicio hasta 1940.

Francia exportó también pequeñas cantidades de Renault FT a ejércitos de Europa occidental. Bélgica adquirió 54 en 1919, que sirvieron en un regimiento de carros hasta 1934, luego lo hicieron en la *Gendarmerie Mobile* y en 1938 fueron todos desguazados. Suiza compró dos para pruebas en 1922, y recibió tres más en 1939. Holanda adquirió un único carro para pruebas, y Suecia compró un solo NC 27. El principal comprador fuera de Europa fue Brasil, que obtuvo una compañía de Renault FT en 1921, los primeros carros de Sudamérica. Esta compañía quedó estacionada en Río de Janeiro y a ella se le unieron posteriormente otras dos, totalizando finalmente 40 Renault.

Los Balcanes y Oriente Medio

En la misma época en que las tropas de la 303.ª de AS regresaban de su desafortunada misión en Ru-

sia, otras dos compañías, la 301.ª y la 302.ª de AS, habían sido enviadas a los Balcanes. La 301.ª de AS fue designada para dirigir el ataque contra el gobierno comunista de Bela Kun en Hungría, pero éste fue desalojado antes de que llegase dicha unidad. Fue enviada a Constantinopla como parte de las fuerzas de ocupación francesas en Turquía. En marzo de 1920, los carros de la 301.ª de AS y de la 302.ª de AS fueron traspasados al nuevo Ejército rumano, donde formaron su primera unidad de carros. En los años 20 adquirieron más FT, hasta totalizar 74, que formaron el Regiment 1 Care de Lupta. Los FT permanecieron en el servicio rumano durante la mayor parte de la Segunda Guerra Mundial, en un batallón de carros del Cuartel General para tareas de seguridad en retaguardia.

Francia apoyó inicialmente a Grecia en su lucha con los remanentes del Imperio otomano. Hay informes de que dicha ayuda incluyó una compañía de Renault FT, que posteriormente cayó en manos turcas durante los combates en Anatolia, en 1921. El 5.º Batallón de Carros francés fue enviado a Oriente Medio a finales de 1919, interviniendo en luchas fronterizas contra las fuerzas turcas cerca de las Puertas de Cilicia y de la frontera siria, desde mayo de 1920 hasta marzo de 1921, en que se firmó un tratado de paz. En 1921 la política francesa se estaba decantando en favor de las fuerzas insurgentes turcas de Kemal Ataturk; aquel otoño, Francia llegó a un acuerdo secreto con Ataturk, como consecuencia del cual la tercera compañía del 5.º Batallón de Carros fue transferida al Ejército turco, siendo utilizada durante la victoriosa guerra con Grecia. Francia dio también apoyo a los nacionalistas iraníes de Reza Khan, suministrándoles una compañía de Renault en 1924.

Guerra en el desierto

En 1919, un pequeño destacamento de Renault FT fue enviado a los mal definidos límites entre Marruecos y el sur de Argelia para ayudar a guardar los puestos franceses. Fue relevado en 1920 por la 327.ª de AS, que tomó parte en las luchas contra las tribus incursoras en Kassarat y El-Khemis en 1921. A raíz del desastre que sufrieron las tropas españolas en 1921, a manos de los bereberes de Abd-el-Krim en Annual, en el Marruecos español, los franceses accedieron a vender Renault a España. Se adquirieron doce carros en enero de 1922, forman-

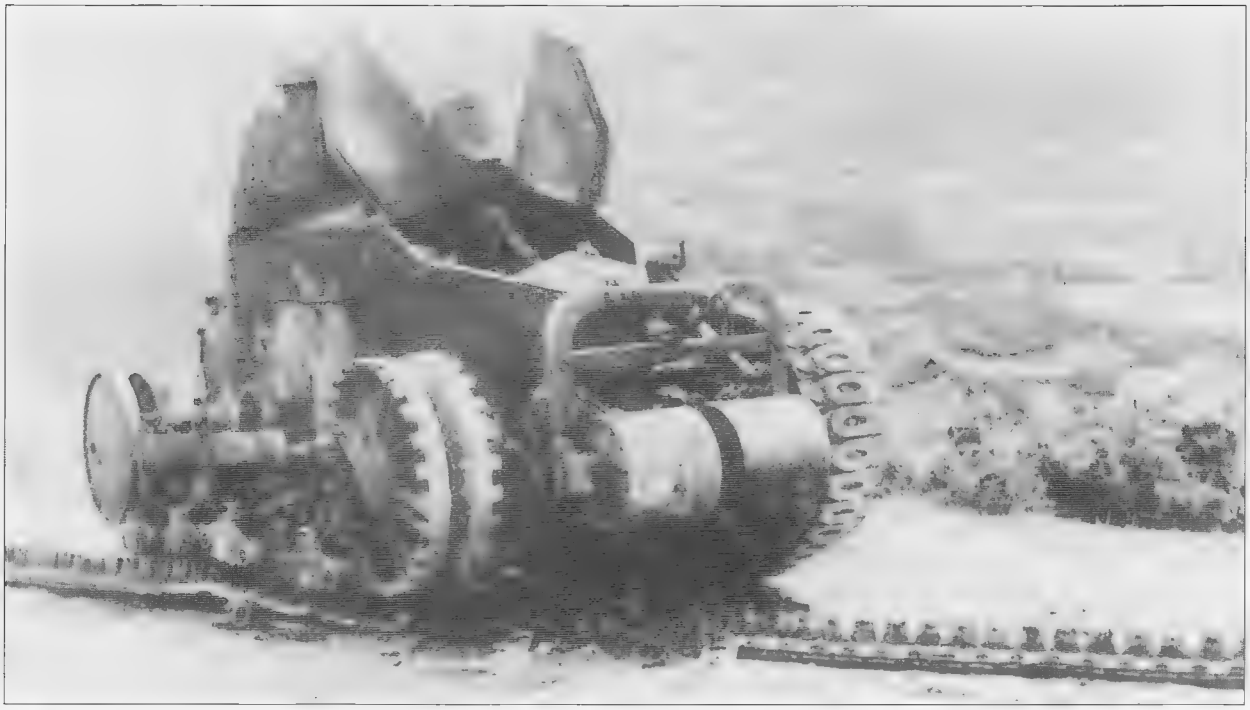
Una pareja de Renault FT del 29.º BCC descansa en los bosques durante la *drôle de guerre* de 1940. El 29.º BCC sirvió, bajo el mando del cte. Bernier, en el 3.er Ejército en los combates de 1940. (Foto: ECP Armée.)

do la Compañía Renault de Carros de Asalto de Infantería. Después de un breve entrenamiento en España, la unidad fue enviada al norte de África, tomando parte en los combates contra las posiciones rifeñas cerca de Ambar y Tungunz el 13 de marzo de 1922. Durante la encarnizada lucha varios tripulantes resultaron muertos y dos carros incendiados. En el curso de los años siguientes los carros se utilizaron para escolta de convoyes, misiones de vigilancia y ataques ocasionales. En 1925 se adquirieron seis carros más para sustituir los vehículos destruidos o estropeados.

El año de 1925 señaló un punto de inflexión en la Guerra del Rif. Francia y España hicieron importantes esfuerzos para vencer al ejército bereber rebelde, despachándose a Marruecos el 1.er Batallón de Carros Marroquí (517.° RCC) para reforzar los ataques franceses que empezaron en mayo, seguido por un segundo batallón en julio. Los carros se utilizaron principalmente en el cometido de apoyo a la infantería. La 508.ª Compagnie fue equipada experimentalmente con el carro Renault M27/28 modificado con orugas de caucho, pero el rocoso terreno rápidamente hizo trizas las orugas terminando con el experimento. En el otoño de 1925 comenzó una ofensiva concertada franco-española. Uno de los aspectos más interesantes de la ofensiva fue el empleo por parte española de embarcaciones para desembarcar los Renault en Alhucemas, el 8 de septiembre, siendo el primer desembarco anfibio de carros en una guerra. Con la conclusión victoriosa de la lucha en 1926 los Renault españoles supervivientes regresaron a casa, pero el 517.° RCC permaneció en Marruecos, redenominado 62.° RCC. Volvió a entrar en acción en la campaña de pacificación francesa en las montañas del Atlas, de abril de 1930 a octubre de 1933.

Francia despachó la 5.ª Cía. del 521.° RCC a Siria, en septiembre de 1925, para ayudar a sofocar la revuelta drusa en el teritorio bajo su mandato. Tomó parte en combates en Damasco y posteriormente apoyó a la infantería francesa y a los legionarios en las encarnizadas luchas de 1926. La utilidad que tuvieron los Renault en los conflictos de Marruecos y Siria hizo que el Ejército francés estacionase un cierto número de unidades de carros en las colonias durante los años 30.

El Ejército yugoslavo alineó un batallón mixto de Renault FT y M28/29, el I Bataljon Bornih Kola, durante la campaña de 1941 contra los invasores alemanes. Este Renault M28/29 parece haber perdido una oruga y sufrido una avería en el motor antes de ser abandonado a los alemanes. (Foto: National Archives.)



Acantonamiento en China

Francia había despachado un pequeño número de Renault FT a Vladivostok en 1919, los cuales fueron traspasados posteriormente al Ejército de Manchuria bajo Chang Tso Lin. Las continuas guerras fronterizas entre bolcheviques, rusos blancos, chinos y grupos de bandoleros hizo que los soviéticos desplegasen la mayor parte de su pequeño inventario de FT restaurados en la frontera de Manchuria, a mediados de los años 20. El Ejército de Manchuria adquirió 14 Renault más en 1924-25, siendo utilizados en la lucha contra el señor de la guerra Wu Pei fu en 1926. En 1929 los Renault fueron nominalmente agregados a la 1.ª Brigada de Caballería del Ejército Revolucionario Nacional chino. Durante los combates con los soviéticos por el control del Ferrocarril Oriental de la China, en otoño de 1929, los soviéticos trajeron una compañía de carros ligeros MS-1 (T 18) para contrarrestar los Renault, pero nunca llegó a producirse una confrontación carro contra carro. El Ejército japonés se apoderó de casi todos los Renault chinos/manchures en 1931, cuando ocupó Manchuria, añadiéndolos a su pequeño inventario de Renault FT y NC 27 adquiridos en 1922. En el servicio con Japón se llamaron Tipo 79 Ko Gata. Los Renault FT y NC 27 se utilizaron para formar dos compañías de carros en 1925. En 1931 se envió un pelotón de Renault a Manchuria para operar junto con la Sección de Automóviles Blindados del Ejército de Kwangtung.

En los años 20, dos secciones de Renault fueron estacionadas en la Indochina francesa, una en Saigón y la otra en la ciudadela de Hanoi. Durante la crisis china de 1927, la sección de Saigón fue enviada a Shangai para proteger las concesiones francesas. Más tarde se le unió, en el curso del año, la Sección de Carros Ligeros del Cuerpo de Marines de EE UU, equipada con el Six Ton Tank (carro de seis toneladas). Los carros de los Marines se utilizaron para preservar la vía férrea entre Shangai y Tientsin; en 1928 llegaron dos secciones más de carros FT franceses para servir en Tientsin. Japón despachó algunos de sus Renault FT y NC a Shangai con el mismo cometido. Los norteamericanos se fueron en 1929, pero los franceses y los japoneses se quedaron. Los NC 27 japoneses, llamados Tipo 89 Etsu B, fueron utilizados durante el incidente de Shangai de 1931. Los japoneses se apoderaron de las tres secciones de la Compañía de Carros Ligeros de China Francesa a finales de los años 30; posteriormente los carros fueron entregados al Ejército títere del Manchukuo, que los utilizó hasta los años 40. La sección de Hanoi permaneció allí hasta 1945, y luchó contra los japoneses aquel año, cuando ocuparon la ciudadela.

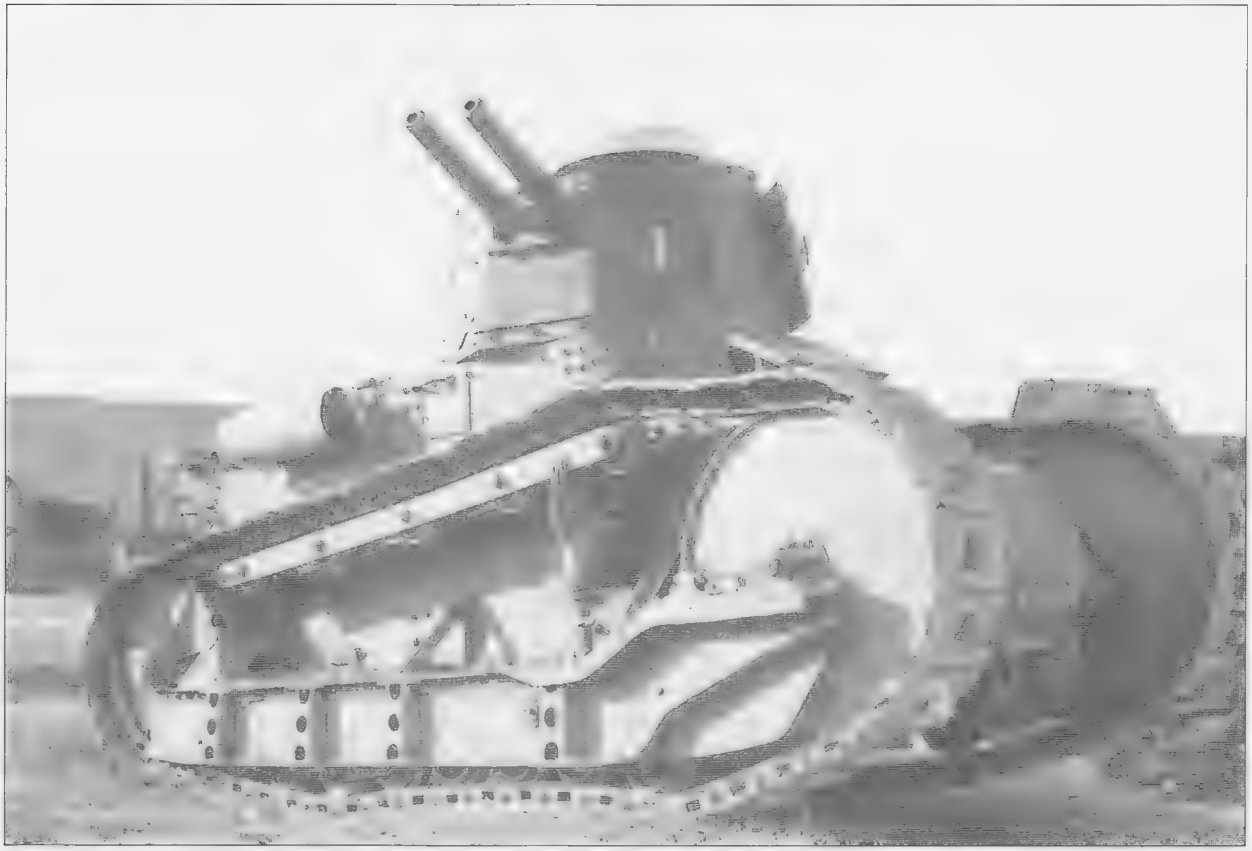
España

La Guerra Civil española fue un anticipo de la guerra que sumergiría a Europa en 1939. El Ejército español tenía todavía diez Renault en funcionamiento. Los republicanos conservaron en Madrid el 1.er Regimiento de Carros Ligeros de Infantería, mientras que los sublevados se apoderaron en Zaragoza del 2.º Regimiento de Carros Ligeros de Infantería. Este último fue utilizado brevemente en el frente de Huesca, pero su mal estado mecánico los dejó pronto inoperantes. Los republicanos emplearon sus FT en la defensa de Madrid. Éstos fueron reforzados en 1937, cuando Polonia vendió 16 de sus Renault «a Uruguay», terminando estos FT en España, con las fuerzas republicanas.

EL RENAULT EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Al estallar la guerra en 1939, el Ejército polaco todavía tenía unos 70 Renault operativos en la 111.ª, 112.ª y 113.ª Compañías de Carros Independientes (15-16 carros cada una). Otros 32 estaban en servicio en unidades de trenes blindados del «Drezyna Pancerna R». La 111.ª Cía. de Carros vio alguna acción en los alrededores de Lukow, y las otras dos cerca de la ciudad fortaleza de Brzesc. Se utilizaron principalmente como puntos de defensa estática, debido a lo lamentable de su estado mecánico. Los Renault usados en las unidades de trenes blindados se emplearon mayoritariamente en reconocimiento de vías férreas y entraron en combate desde el inicio de la guerra. Los alemanes capturaron algunos FT polacos, pero probablemente los desguazaron.

Francia empezó a sustituir los Renault FT de las unidades de carros de infantería por Renault R 35. El primer batallón en hacer la conversión fue el 9.º BCC en junio de 1937. El proceso no estaba completo cuando estalló la guerra, existiendo



todavia ocho batallones y tres compañías de Renault FT operativos, con un total de 536 carros. La Fuerza Aerea francesa empleaba un cierto numero de FT en tareas de seguridad en aeródromos. Había otros 54 en el 63.º BCC en Siria, y 244 en unidades del norte de África. Además de los carros operativos, habia alrededor de un millar de Renault abandonados en un gran depósito en Gien. A finales de los años 30, a los Renault FT con cañón de 37 mm se les quitó el armamento para colocarlo en el nuevo Renault R 35, y la mayor parte de los demás estaban inservibles. El alto mando francés era plenamente consciente del estado de decrepitud de los Renault FT, por lo que sus batallones se mantuvieron principalmente en reserva. Excepto algunas excepciones, no entraron mucho en combate; probablemente la acción más famosa en la que intervinieron FT tuvo lugar en Château Thierry. La Ecole des Chars francesa improvisó un batallón que incluia una compañía de Renault FT. Dicha Compañia tomó posiciones a lo largo de la orilla sur del río Marne, y un puente clave fue ocupado por un FT bajo el mando del cadete De Rouge. El 10 de junio de 1940, una columna motorizada alemana escoltada por dos automóviles blindados intentó abrirse camino hacia el otro lado del rio. El cadete consiguió inutilizar unos diez camiones y vehiculos alemanes antes de morir ba o el fuego germano. No obstante, la improvisada compañía logró mantener a los alemanes al otro lado del rio.

Aunque la lucha había terminado para las unidades de Renault en la Francia metropolitana, las unidades de las colonias entraron en acción más tarde. El 6.º y 7.º RCA, en Siria, habia sido totalmente reequipado con 90 R 35 tras los combates de 1940, y los Renault FT fueron puestos en reserva. Durante las batallas de junio julio de 1941 entre la guarnición francesa de Vichy y tropas británicas y aliadas, los Renault se utilizaron en pequeña escala. Una situación similar se dio en el norte de África. Después del armisticio de 1940, las fuerzas francesas de Vichy se reorganizaron y la mayoria de Renault FT fueron sustituidos por equipo más moderno. Sin embargo, la gran cantidad de FT disponibles hizo que se retuvieran muchos como defensas estáticas, especialmente en aeródromos. En el momento de la operación «Torch» (Antorcha), en noviembre de 1942, los Renault FT entraron algo en combate contra las tropas norteamericanas, por ejemplo apoyando a la infantería en la defensa inicial de las cabezas de playa en Port Lyautey, en Marruecos.

En 1939, la pequeña fuerza de Renault FT de **Finlandia** estaba inservible. Despues de la invasión sovietica, se utilizaron principalmente como fortines estáticos. Al Ejército griego se le proporcionaron 11 Renault FT en 1940 para su guerra contra los italianos. **Yugoslavia** todavia tenia todo un batallón operativo de FT, el I Batajon Bornih Kola, cuando la invasión alemana en la primavera de 1941, y se emplearon en combate.

Despues de la campaña francesa de 1940, los **alemanes** recuperaron 1.704 Renault FT, la mayor parte de los cuales eran inutilizables. Algunos fueron reacondicionados y empleados en tareas de seguridad en Francia y en las islas del Canal. El principal usuario de los Renault FT parece haber sido la Luftwaffe, que los utilizó en seguridad de aeródromos. Durante la construcción de la Muralla del Atlántico, se empleó un pequeño numero de torres de FT en fortines *panzerstellung*, pero se prefería la torre APX R del R 35 o del H 39 debido a su blinda e más grueso. En algunos casos el Renault FT entero era simplemente enterrado, y como minimo uno así se enfrentó a las tropas estadounidenses en Normandia, en 1944. **Rumania** continuó utilizando el Renault FT en tareas de seguridad hasta el final de la guerra. En 1940, EE UU suministraron 329 carros de seis toneladas a **Canadá** y 212 a **Gran Bretana** para entrenamiento. Probablemente el último uso del Renault FT en combate tuvo lugar en 1945, cuando la sección de carros independiente de la guarnición francesa en la ciudadela de Hanoi fue arrollada por los aponeses.

A la izquierda, arriba: despues del armisticio de 1940, la mayoría de unidades de carros francesas del norte de Africa se reorganizaron con equipo más moderno. Los Renauk FT fueron conservados principalmente para seguridad de aerodromos y otros cometidos secundarios. Este carro, llamado *Le Champagne*, fue apresado cerca del aeropuerto de Port Lyautey, en las afueras de Casablanca, tras la invasión norteamericana en Marruecos, en noviembre de 1942. (Foto: US Navy)

A la izquierda, abajo: durante los combates en Sicilia, en 1943, el Ejercito italiano todavia empleaba dos compañías de viejos carros Fiat 3000; una estaba atrincherada como defensa estática y la otra en seguridad de aeródromos. Este Fiat 3000 Mod. 21 fue capturado por el Ejercito de EE UU. (Foto: US Army)

LÁMINAS EN COLOR

Mimetización y distintivos franceses en la Gran Guerra

La información sobre mimetización y distintivos franceses durante la guerra es escasa. El carro Renault FT recibía normalmente la pintura de mimetización en fábrica. La pintura se aplicaba a mano y los esquemas parecen variar considerablemente de una a otra fábrica y según el capricho del pintor. Los colores habituales eran arena pálido, pardo medio y verde oscuro. En algunas ocasiones se empleaba negro para bordear los colores. Debido a la gran prisa en formar unidades de FT, algunos carros fueron enviados por la fábrica con el revestimiento de base *vert armée* (verde oscuro del Ejército) sin mimetización.

Los Renault FT llevaban generalmente uno o dos conjuntos de números de serie. Los vehículos construidos por Renault llevaban a veces una *matricule* de serie de cinco dígitos, pintada en blanco en el lateral de la suspensión. Éstos empezaban en la serie 66.000 y terminaban en la 73.000 (con numerosos bloques reservados a otros vehículos Renault). Esta *matricule* a veces estaba también pintada delante, debajo de las dos escotillas frontales del conductor. Además de este número, cada vehículo recibía también un número de serie correlativo. Éste se pintaba de color blanco en fábrica, en los costados del casco, y no está claro si los determinaba el Ejército francés, o si cada una de las cuatro fábricas numeraba correlativamente sus propios vehículos. Cuando se aplicaba pintura de mimetización a los carros, a menudo se pintaba encima de estos números. En algunos casos se aplicó una versión de visibilidad reducida en silueteado negro, pero en muchos otros el número quedó totalmente oculto. Puesto que los registros de las unidades utilizaban este número en su contabilidad, muchas de ellas lo pintaban con tiza en un lado de la torre o del casco, o en el interior de la puerta frontal del conductor, para poder llevar el control de la unidad.

En 1918, la Artillería de Asalto francesa empleaba un sistema característico de distintivos de unidad. A los tres batallones de cada regimiento se le asignaba un color: azul (1.º), rojo (2.º) y amarillo (3.º). Cada compañía del batallón tenía una forma geométrica pintada en la parte posterior de los costados del casco: un círculo de 35 cm para la 1.ª Cía., un cuadrado de 30 cm para la 2.ª Cía. y un triángulo de 45 cm de altura para la 3.ª Cía. Cada sección tenía luego un símbolo de naipe pintado del color del batallón, sobre la insignia blanca de la compañía: un pico para la 1.ª Sección, un corazón para la 2.ª, un diamante para la 3.ª y un trébol para la 4.ª. Así, un carro del 502.º RAS con un trébol rojo en un triángulo blanco se identificaría como perteneciente a la 4.ª Sección, 315.ª de AS (tercera compañía del 5.º BCL), 5.º BCL (segundo batallón del 502.º RAS). Los carros con ametralladora enarbolaban un banderín azul, mientras que los carros con cañón tenían un gallardete rojo.

A1: Renault FT Char Canon, «Le Tigre», 2.ª Compañía, 1.ª Sección; frente occidental, 1918.

Este carro presenta un esquema bastante típico, con el mimetizado habitual en tres tonos con bordeado negro. La insignia trasera indica la 1.ª Sección de la 2.ª Compañía del 2.º Batallón de un regimiento de carros no identificado. Esta compañía concreta agregaba nombres de los vehículos debajo de la insignia de la unidad, en este caso «*Le Tigre*», en blanco.

A2: Renault FT Char Canon, frente occidental, 1918.

Este carro está enteramente pintado en *vert armée*, un verde muy oscuro. Se llama «*Le Nain Jaune*» («El Enano Amarillo»). En el frente del casco está la *matricule* de Renault en blanco (73530).

A3: Renault FT Char Canon, frente occidental, 1918.

Dar nombre a los carros era frecuente en las unidades de FT, en este caso «*Loulou*». Este carro no tiene la insignia habitual. La *matricule* Renault está pintada en blanco en el lateral de la suspensión (6695??), mientras que el número de serie del vehículo, «173», está escrito con tiza en la parte anterior del lado de la torre.

B1: Renault FT, 1.ER Regimiento de Carros polaco; Lodz, Polonia, 1920.

Éste fue el primer carro transferido del 505.º RAS al nuevo 1.er Regimiento de Carros polaco, convirtiéndose en un carro de la 2.ª Sección, 1.ª Compañía, 2.º Batallón de Carros. Se llamaba «*Passe par Tout*», nombre que estaba pintado en blanco con sombreado negro en la torre. El número de serie del vehículo, «470», está en el costado del casco, silueteado de negro.

B2: Carro Krasnoye Sormovo M, 7.ª Unidad de Carros; Moscú, 1927.

El primer carro Krasnoye Sormovo tenía una ametralladora Hotchkiss adicional en el lado derecho de la torre,

Las fuerzas alemanas en Francia utilizaron unos pocos Renault FT en tareas de seguridad y, en algunos casos, atrincherados como fortines. La Lufwaffe también los empleó para protección de aeródromos. Aquí, soldados del Ejército de EE UU examinan un FT abandonado en 1944. (Foto: US Army.)

que la debía hacer prácticamente inhabitable. Cuando estaba integrado en la 7.ª Unidad de Carros, en Moscú, a mediados de los años 20, llevaba la insignia con el esquema habitual de 1925. El color indicaba el número de la unidad: rojo para la 1.ª, blanco para la 2.ª y negro para la 3.ª. El triángulo indicaba el batallón, el círculo el escuadrón y el cuadrado la sección. El número del vehículo estaba pintado en blanco en el centro.

B3: Renault FT, «Combatiente por la libertad camarada Lenin»; Ejército Rojo, 1919.

El primer carro capturado a la 303.ª de AS fue restaurado en Járkov y enviado a Moscú como regalo a Lenin. Tenía pintado en el costado: *«Boryets za Svobodu Tov. Lenin»* («Combatiente por la libertad camarada Lenin»), y era de color verde olivo apagado.

C1: Renault FT Char Canon, Cía. C, 327.° Bón. de Carros, 1.ª Brigada de Carros de EE UU; St. Mihiel, septiembre de 1918.

La 1.ª Brigada de Carros de EE UU seguía las prácticas francesas en cuanto a distintivos, con algunas variaciones. Este es el carro «2367», pero el número del costado del casco está completamente oculto. Era el primer carro, 2.ª Sección, Cía. C del 327.° (345.°) Batallón de Carros. Los carros estadounidenses pintaban la insignia de la unidad en los lados de la torre, y empleaban un corazón para distinguir a la Cía. C. También añadían el número del vehículo en blanco en la parte superior izquierda del símbolo de unidad. Dado que el 327.° (345.°) Bón. era el segundo de la unidad, empleaba símbolos rojos. El esquema de mimetización es el normal verde oscuro sobre arena.

C2: Six-Ton Tank, Sección de Carros Ligeros del Cuerpo de Marines de EE UU, Fuerza Expedicionaria de la Costa Este; Tientsin, China, 1927.

Los carros del USMC tenían la enseña del globo y el ancora del Cuerpo de Marines pintada en la proa a todo color. En los laterales de la suspensión estaba pintado en negro, «US MARINES». En la parte posterior de los costados del casco figuraba el número del vehículo pintado en negro, en este caso el «3», con una insignia no oficial de «bola 8». Al igual que los carros del Ejército de EE UU de este período, está pintado de verde olivo apagado, un verde pardusco muy oscuro.

D1: Renault FT (mod.), 3.ª Cía, Batallón de Carros lituano; Radviliskis, Lituania, 1925.

El Batallón de Carros lituano empleaba la divisa heráldica nacional, el caballero *Vytis* en blanco en un escudo rojo. Todos los carros de las tres compañías estaban pintados de verde oscuro liso.

D2: Carro con radio Renault FT TSF, Compañía Renault de Carros de Asalto de Infantería, Ejército español; Marruecos, 1925.

Los Renault españoles fueron pintados de gris medio después de su entrega por Francia. Cuando fueron enviados a Marruecos, durante la Guerra del Rif, se aplicó un color verde olivo medio en bandas onduladas sobre los vehículos. Cada carro de la compañía tenía un rectángulo negro con borde blanco pintado en el costado, con la palabra «Infantería» y el número del vehículo en blanco. Dicho número se repetía generalmente también en el lateral de la suspensión. Esta información fue amablemente proporcionada por el señor Óscar Bruna Royo.

E1: Renault FT, Compañía de Carros, 1.ª Brig. de Caballería china, Ejército Revolucionario Nacional; Manchuria, 1929.
Los Renault manchures no llevaban distintivos cuando fueron utilizados por primera vez, sólo la mimetización habitual francesa en colores arena y verde. Cuando fueron agregados a la 1.ª Brigada de Caballería del ERN chino llevaban diversas formas geométricas blancas pintadas como insignias de unidad, según fuentes japonesas; el significado de dichos distintivos se desconoce. Los dibujos adjuntos muestran dichas insignias, así como el emblema rojo del Ejército del Manchukuo, que recibió la mayor parte de los FT franceses y chinos capturados a finales de los años 30 y principios de los 40.

E2: Renault FT, 1.ª Compañía de Carros, Ejército brasileño; Río de Janeiro, 1924.
Este fue el primer carro de combate de Sudamérica. Está pintado de verde oscuro liso y lleva la enseña nacional brasileña, una constelación en un círculo blanco, en los lados de la torre.

F1: Renault FT Char Canon, Fuerza Aérea francesa; Francia, 1940.
En 1940, la Fuerza Aérea francesa utilizaba cierto número de FT en seguridad de aeródromos. Llevaban la habitual insignia francesa de la *cocarde* en los lados de la torre y frente del casco. Los FT fueron repintados a finales de los años 30 con el esquema francés típico del período, un ocre algo más oscuro que el tono usado durante la Gran Guerra, con bandas horizontales pardo rojizas y verde oscuro.

F2: Renault FT Char Canon, 63.º BCC; Alepo, Siria, 1940.
El 63.º BCC tenía el mismo esquema que las unidades de carros metropolitanas, como el de la lámina F1, salvo que se añadieron algunos «trazos» negros al modelo. En el lateral de la suspensión está la *matricule* blanca y la «bomba flamígera» con un «1» negro. Cuando el 63.º BCC fue reequipado, los FT se traspasaron a compañías autónomas que los utilizaron (con los mismos distintivos) en los combates contra las fuerzas de la Commonwealth en 1941.

G1: Renault FT Char Canon, Compañía Autónoma; Port Lyautey, Marruecos, noviembre de 1942.
Este carro lleva el mismo esquema de finales de los años 30 de las láminas F1 y F2. El número del vehículo, «2165», está toscamente escrito con tiza en el costado del casco. Se le ha puesto por nombre *Le Champagne*, escrito con elaborada caligrafía en blanco en el lado de la torre; lleva la *matricule* blanca, la bomba flamígera del Ejército francés y un inexplicado «HC» en blanco en el lateral de la suspensión.

G2: PzKpfw 730(f), Unidad de seguridad de aeródromos de la Luftwaffe; Francia ocupada, 1944.
Los alemanes reacondicionaron algunos FT para su empleo en cometidos de seguridad. Se pintaron en gris panzer liso, con una *Balkenkreuz* silueteada en blanco y el número del vehículo, aquí el «7», en el lado de la torre. Los vehículos de la Luftwaffe llevaban placas de matrícula en el frente del casco y en los laterales traseros.

H1: Soldado de Artillería de Asalto francés, 1918.
Durante la Gran Guerra, el uniforme del carrista francés era utilitario. La chaqueta de cuero negro con cuello vuelto de tela negra era uno de los elementos característicos del traje de las unidades automotrices y acorazadas, junto con la boina también negra. Aunque los tripulantes de Schneider y St. Chamond a menudo llevaban el casco normal de infantería, en 1918 apareció el *casque modifié 1918* para su uso en el FT; estaba pintado de color azul grisáceo o verde oliva apagado. Los demás elementos del uniforme eran comunes a los otros cuerpos del Ejército. Los números regimentales de la lengüeta del cuello eran verdes sobre negro artillería, y blancos en la chaqueta de cuero negro.

H2: Carrista francés, 1935.
En 1919 el Ejército francés desarrolló un casco estándar de carrista, el *casque modèle 1919*, que se parecía mucho al tipo provisional de la guerra; en tiempo de paz estaba generalmente pintado de azul grisáceo. En los años 20 se adoptó una nueva chaqueta de cuero negro de corte muy similar a la de la guerra, pero difiriendo en pequeños detalles.

H3: Carrista francés, 1940.
A mediados de los años 30, el Ejército francés empezó a sustituir el azul grisáceo de la Gran Guerra por el caqui. La chaqueta de cuero negro dio paso a una equivalente marrón, usada sobre un mono verde oliva. Se adoptó un nuevo casco, el mod. 35, pintado de verde oliva apagado con un acolchado marrón delante.

CARROS DE COMBATE

El **Renault FT** fue el primer carro de combate del mundo moderno. Sentó los principios de la configuración básica que los carros han seguido desde 1917 hasta hoy: el cañón principal estaba colocado en una torre que podía girar totalmente, el conductor se situaba delante, la torre en el centro y el motor detrás. El Renault FT continuó en servicio después de la Primera Guerra Mundial y fue la semilla a partir de la cual se construyeron las mayores fuerzas acorazadas del mundo, las de Francia, Estados Unidos y la Unión Soviética, así como las de muchos otros ejércitos menores. Fue ampliamente utilizado en las guerras coloniales y civiles de los años de entreguerras, e incluso entró en combate en varios frentes de la Segunda Guerra Mundial. El Renault FT fue producto del ingenio del gral. Jean-Baptiste Estienne, padre de la fuerza acorazada francesa. Estienne era un visionario, enamorado de las nuevas tecnologías. Como joven coronel de artillería, en 1915 Estienne convenció al Ejército francés de que tractores acorazados podrían ayudar a resolver el estancamiento de la guerra de trincheras. Los ensayos oficiales del prototipo se llevaron a cabo el 21 y 22 de abril de 1917; el vehículo Renault fue juzgado claramente superior a los carros existentes Schneider y St. Chamond. El 15 de mayo de 1917 el mando del Ejército recayó en el gral. Philippe Pétain, quien se dio rápidamente cuenta de que los nuevos carros eran muy importantes para elevar la moral de la descorazonada infantería. Como más tarde dijo, gráficamente, el ministro de Municiones francés, «hay dos clases de infantería: hombres que han entrado en acción con carros y hombres que no; los primeros no quieren entrar en acción sin carros nunca más». A principios de abril de 1918 las fábricas habían entregado 453 carros, de los que 43 estaban listos para el combate. El 31 de mayo de 1918, los primeros Renault entraron en combate en las cercanías de Ploissy-Chazelle.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

LOS CARROS MEDIOS M47/M48 PATTON
LA GUERRA DE COREA
EL CARRO MEDIO T-34/85
EL CARRO DE COMBATE LEOPARD 1
GUERRA EN CAMBOYA (1970-1975)

OSPREY MILITARY
RBA